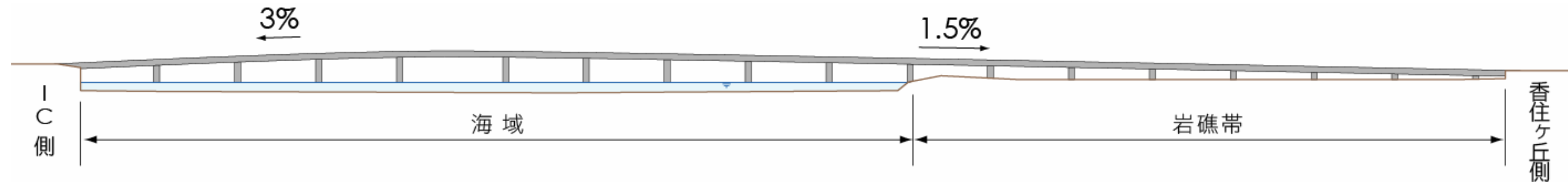
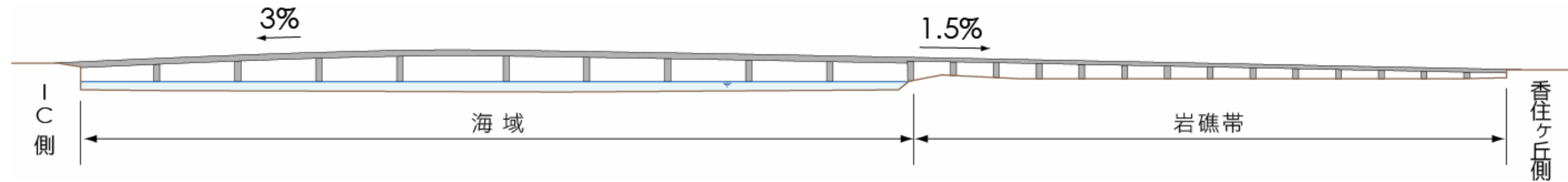


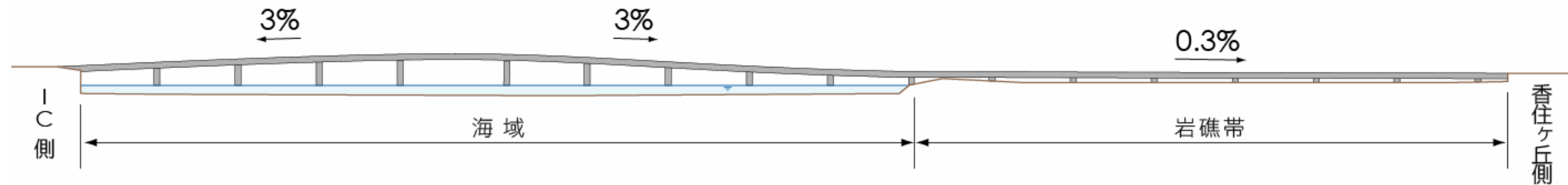
- (全体形状案-1) 縦断: 航路部をピークとし, 両岸に緩やかに擦りつける
 スパン割: 橋脚を一定間隔にする



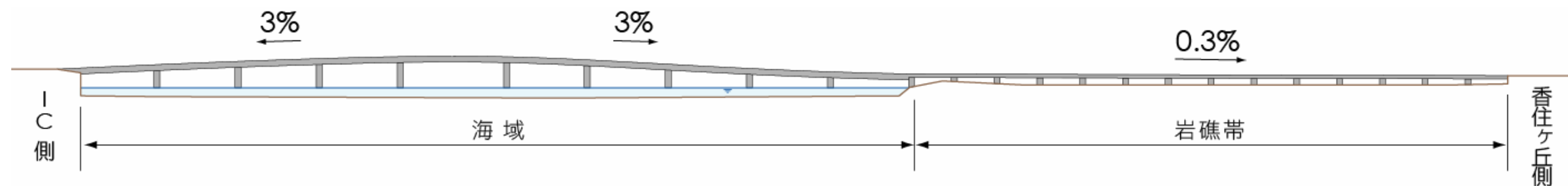
- (全体形状案-2) 縦断: 航路部をピークとし, 両岸に緩やかに擦りつける
 スパン割: 海城部(IC側)と岩礁帯部(香住ヶ丘側)で, 橋脚の間隔を変える



- (全体形状案-3) 縦断: 航路部をピークとし, 3%勾配で橋を下げて, 岩礁帯部の路面高を低くする
 スパン割: 橋脚を一定間隔にする



- (全体形状案-4) 縦断: 航路部をピークとし, 3%勾配で橋を下げて, 岩礁帯部の路面高を低くする
 スパン割: 海城部(IC側)と岩礁帯部(香住ヶ丘側)で, 橋脚の間隔を変える



① 航路部をピークとし、両岸に緩やかに擦りつける場合



- ・橋自体の形は自然な勾配がついた形状になるが、後景の緑地と人道橋のラインが重なることで、煩雑な景観となる
- ・路面高が全体的に高くなるため、橋の利用者は親水性を感じにくい

② 航路部をピークとし、3%勾配で橋を下げて、岩礁帯部の路面高を低くする場合



- ・橋の高さを途中で変化させることで、後景の緑地と水際の境界線に、人道橋のラインを収めることができ、周辺景観と調和が取れる
- ・岩礁帯部で、路面高を低くすることで、橋の利用者が親水性を感じやすくなる