

日野橋の在り方に関する検討報告書（案）

2025 年 7 月

日野橋の在り方検討委員会

日野橋の在り方検討委員会
報告書（案）

目次

1. はじめに	1
1.1 はじめに	1
1.2 日野橋の架橋位置	2
1.3 日野橋橋梁一般図	3
1.4 現地状況	5
2. 日野橋の現状と課題	7
2.1 橋梁概要	7
2.2 令和3年定期点検結果	9
2.3 文化財的価値	11
2.4 国内のトラス橋における日野橋の位置づけ	15
2.5 有害塗料の検出について	16
2.6 利用状況	18
2.7 令和6年詳細調査結果	19
2.8 現状と課題の整理	21
3. 日野橋の今後の在り方に関する検討	22
3.1 検討概要	22
3.2 道路橋としての維持管理費用	23
3.3 道路橋以外の活用方法	24
3.4 撤去費用	26
3.5 移設・利活用事例	28
3.6 市民アンケート結果	29
3.7 地元意見交換会	32
4. 日野橋の在り方に関する提言	33
5. 資料編	35
5.1 市民アンケート集計結果	35
5.2 地元意見交換会結果	44
5.3 委員会設置要綱	47
5.4 委員名簿	48
5.5 会議開催経過	51

1. はじめに

1.1 はじめに

米子市が所有し維持管理を行っている日野橋について、利用・劣化状況等を踏まえ、今後の在り方を多面的に検討するため、広く意見を伺うことを目的に「日野橋の在り方検討委員会」を令和6年3月28日～令和7年7月28日の期間で全5回を開催した。

本報告書はその委員会内容並びに委員会結果を基にした日野橋の在り方に関する提言を記載したものである。

1.2 日野橋の架橋位置

日野橋の位置を図 1.2-1 に示す。



図 1.2-1 位置図

1.3 日野橋橋梁一般図

日野橋の橋梁一般図を図 1.3-1、図 1.3-2 に示す。

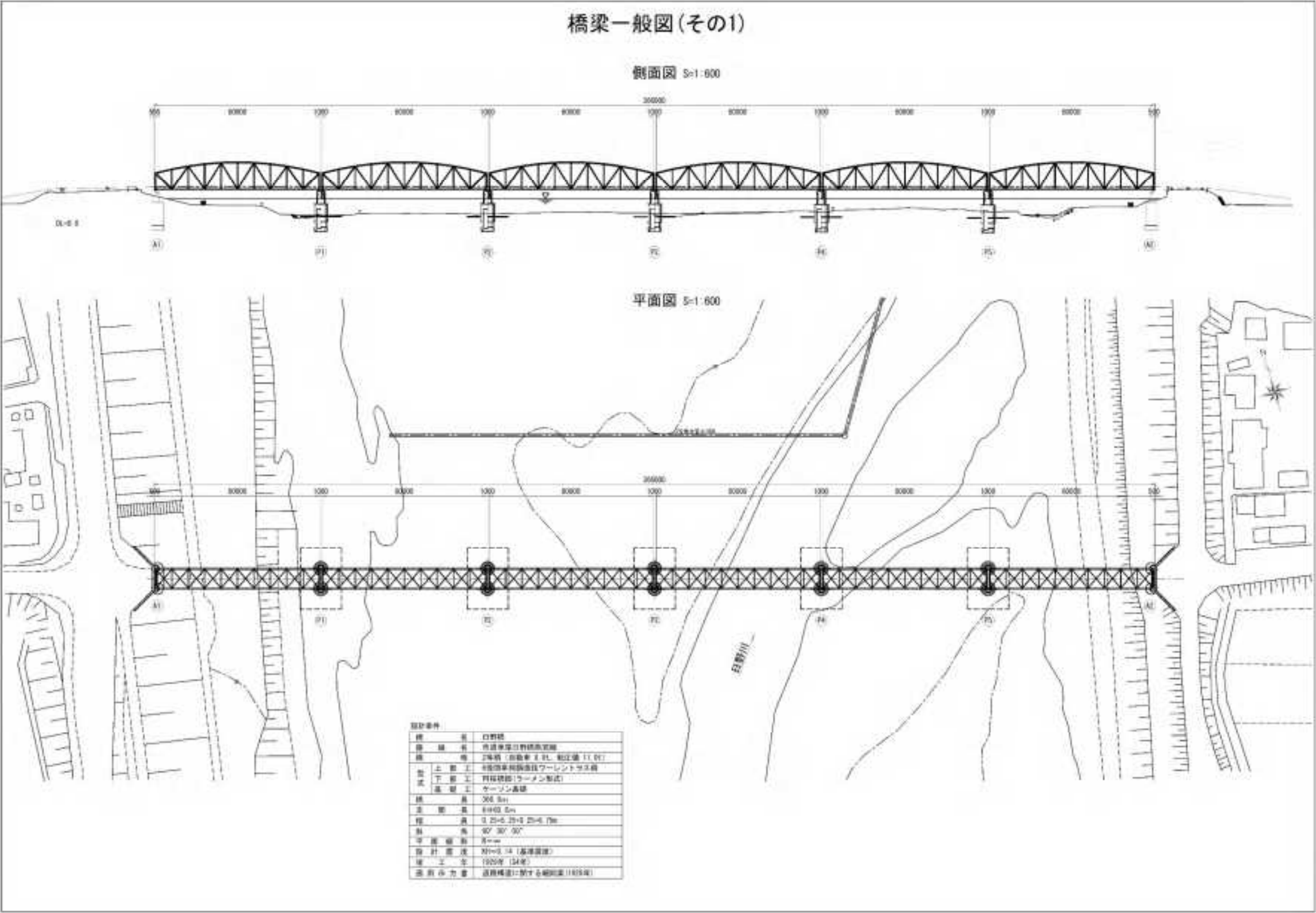


図 1.3-1 橋梁一般図(その1)

橋梁一般図(その2)

下部工断面図 3-4:100

上部工断面図 3-4:100

橋台

P1橋脚

P2橋脚

P3橋脚

P4橋脚

P5橋脚

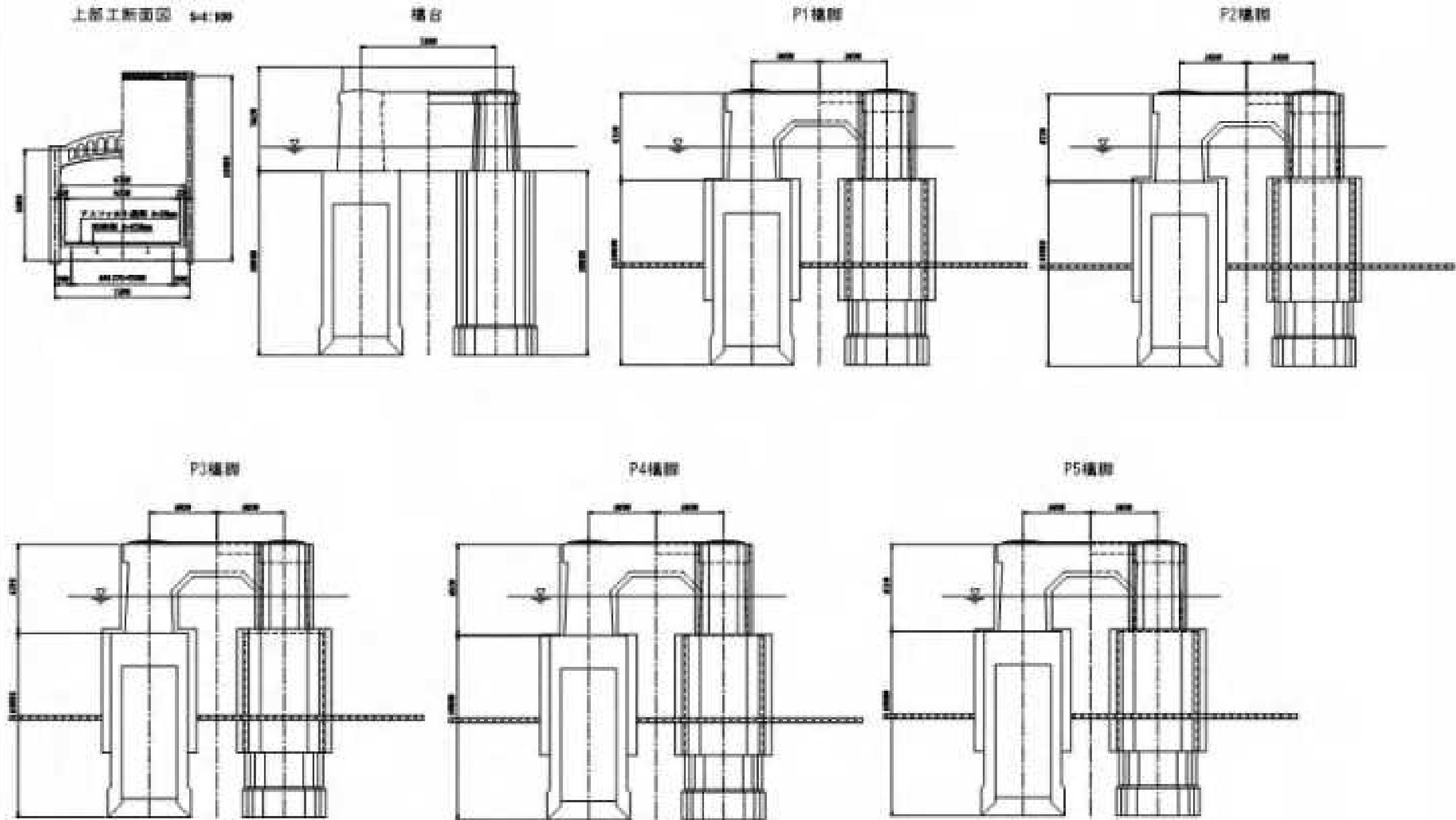


図 1.3-2 橋梁一般図 (その2)

1.4 現地状況

現地状況を以下に示す。



左岸下流側から右岸側を望む



右岸上流側から左岸側を望む



A1 側橋門構



橋面状況



左岸側交差点



右岸側交差点



A1 橋台



P1 橋脚



P5-A2 径間桁下



夜間日野橋（右岸上流側から日野橋を望む）



日野川の状況（左岸上流側から日野橋を望む）



日野川の状況（右岸下流側から日野橋を望む）

2. 日野橋の現状と課題

2.1 橋梁概要

日野橋は JR 山陰線と国道 9 号に挟まれた日野川にかかる橋長 366.6m、有効幅員 6.25m の 6 径間曲弦ワーレントラス橋である。大山を望める位置にあり、花崗岩切石積の親柱が 4 基配置され、主構端に曲線型の橋門構を設けた美しい形状が特徴となっている。

日野橋の旧橋梁（木橋）は明治 21 年に架けられ、大正 12 年の洪水により流失した。その後、現在の日野橋は昭和 4 年に架けられ、本市の近代化を象徴する存在となった。

現在の日野橋は昭和 45 年に建設省から米子市に譲渡され、現在米子市が維持管理を行っている。平成 7 年からは老朽化に伴い自動車の通行を禁止し、現在は歩行者、自転車、二輪車に通行を限定し供用を続けている。平成 12 年には鳥取県西部地震で被災し、平成 15 年～19 年にかけて大規模な修繕工事を実施した。

日野橋の橋梁諸元は下記の通りである。桁下には水道管 $\Phi 300$ が配置されており、令和 9 年度まではライフラインとして供用する必要がある。

- 橋梁形式：6 径間曲弦鋼トラス橋
- 供用開始年：1929 年(昭和 4 年)
- 橋長：366.6m 支間長：60.0m
- 幅員：6.75m(有効幅員 6.25m)
- 下部工形式：RC 橋台、RC ラーメン橋脚
- 基礎形式：ケーソン
- 適用示方書：1926 年(大正 15 年)
道路構造に関する細則案
- 河川名：一級河川日野川
- 添架物：水道管（ $\phi 300$ ）



図 2.1-1 水道管（ $\phi 300$ ）

表 2.1-1 日野橋の年表

年号(西暦)	橋梁		文化的内容
明治21年(1888年)	日野川に初めて木造橋が架設		
大正12年(1923年)	木造橋が洪水により流失		
昭和4年(1929年)	架設・供用開始		
昭和38年(1963年)	塗装補修工事(建設省)		
昭和42年(1967年)	国道9号 新日野橋架設(建設省)		
昭和44年(1969年)	塗装補修工事(建設省)		
昭和45年(1970年)	建設省から米子市へ権利譲渡		
昭和47年(1972年)	通行対象物を1t未満に荷重を制限(豪雨により橋脚が洗掘され耐力が低下)		
昭和60年(1985年)	橋面舗装及び塗装補修工事		
昭和61年(1986年)	乗用車1t未満に荷重を制限(交通量の増加と車両の大型化により、老朽化が加速)		
平成6年(1994年)	現況強度調査実施(老朽化に伴う耐力低下)		
平成7年(1995年)	自動車通行止め(二輪自動車を除く)		
平成8年(1996年)			文化財登録制度の創設
平成9年(1997年)	橋脚補強工事		
平成10年(1998年)			鳥取県の近代化遺産報告書作成
平成12年(2000年)	鳥取県西部地震により被災、通行止め		
平成14年(2002年)	地震被害の調査実施(国交省)		
平成15(2003年) ～18年(2006年)	補強・補修工事	上部工(トラス部補強、塗装塗替え)	国登録有形文化財の登録
		下部工(橋台2基、橋脚5基)	
		落橋防止装置、橋面舗装	
平成19年(2007年)	工事完了により開通(自動車を除く)		
平成22年(2010年)	国道9号 新日野橋歩道拡幅(国交省)		
平成28年(2016年)	定期点検実施 健全度Ⅲ(早期措置段階)、日野橋の長寿を祝う会開催		
令和3年(2021年)	定期点検実施 健全度Ⅲ(早期措置段階)		

2.2 令和3年定期点検結果

日野橋は令和3年の定期点検（5年に一度の法定点検）において、特に上部工の腐食損傷の進展と早期措置段階（Ⅲ）にあることが確認された。

部 位	現 状	損傷写真・検査写真	健全性 評 価	所 見
上部工（橋脚・橋台）	橋脚・橋台の腐食	 橋脚・橋台の腐食	Ⅲ	<p>橋脚・橋台の腐食が著しく、腐食が進行している。腐食が進行しているため、早期措置を講ずる必要がある。</p>
上部工（橋梁）	橋梁の腐食	 橋梁の腐食	Ⅲ	<p>橋梁の腐食が著しく、腐食が進行している。腐食が進行しているため、早期措置を講ずる必要がある。</p>
下部工（橋脚・橋台）	橋脚・橋台の腐食	 橋脚・橋台の腐食	Ⅲ	<p>橋脚・橋台の腐食が著しく、腐食が進行している。腐食が進行しているため、早期措置を講ずる必要がある。</p>
下部工（橋梁）	橋梁の腐食	 橋梁の腐食	Ⅲ	<p>橋梁の腐食が著しく、腐食が進行している。腐食が進行しているため、早期措置を講ずる必要がある。</p>
橋脚・橋台の腐食（詳細）	橋脚・橋台の腐食	 橋脚・橋台の腐食	Ⅲ	<p>橋脚・橋台の腐食が著しく、腐食が進行している。腐食が進行しているため、早期措置を講ずる必要がある。</p>
橋梁の腐食（詳細）	橋梁の腐食	 橋梁の腐食	Ⅲ	<p>橋梁の腐食が著しく、腐食が進行している。腐食が進行しているため、早期措置を講ずる必要がある。</p>
橋脚・橋台の腐食（詳細）	橋脚・橋台の腐食	 橋脚・橋台の腐食	Ⅲ	<p>橋脚・橋台の腐食が著しく、腐食が進行している。腐食が進行しているため、早期措置を講ずる必要がある。</p>
橋梁の腐食（詳細）	橋梁の腐食	 橋梁の腐食	Ⅲ	<p>橋梁の腐食が著しく、腐食が進行している。腐食が進行しているため、早期措置を講ずる必要がある。</p>

表一 判定区分及び対応方針

健全性	区分	状態	基本的な対応方針
低い	Ⅳ 緊急措置段階	構造物の機能に支障が生じている。又は生じる可能性が高く、緊急に措置を講ずべき状態。	通行止めなどの応急措置を含め、緊急対応を行う。
	Ⅲ 早期措置段階	構造物の機能に支障が生じる可能性があり、早期に措置を講ずべき状態。	概ね5年以内を目標に、補修等の措置を実施する。
	Ⅱ 予防保全段階	構造物の機能に支障が生じていないが、予防保全の観点から措置を講ずることが望ましい状態。	早期措置段階（Ⅲ）への対応状況も考慮した上で、必要に応じて措置を実施する。
高い	Ⅰ 健全	構造物の機能に支障が生じていない状態。	経過観察とする。

※判定区分は道路橋定期点検要領（H31.2月国土交通省）による。

図 2.2-1 令和3年度定期点検結果（その1）



減肉を伴う腐食



孔食を伴う腐食



減肉を伴う腐食



減肉を伴う腐食



減肉を伴う腐食



腐食・ボルトの欠損



補鋼材の腐食・欠損



防食機能の劣化

図 2.2-2 令和3年度定期点検結果（その2）

2.3 文化財的価値

日野橋は鳥取県の近代化遺産に記載され、道路橋・トラス橋として県内最大・最古のものであると同時に大山を望むその景観性から、「国土の歴史的景観に寄与するもの」として平成 15 年 3 月 18 日付けで国登録有形文化財（建造物）となった。大山を背後に控え、ゆったりとした日野川の流れにうかぶ姿は米子市民に愛され、平成 28 年には米寿（数え年 88 歳）にあわせ「日野橋の長寿を祝う会」が実施されている。



図 2.3-1 登録有形文化財



図 2.3-2 鳥取県の近代化遺産

出典：鳥取県の近代化遺産—近代化遺産総合調査報告書—
(1998 鳥取県教育委員会)



- 米寿（数え年 88 歳）を機に、地元で親しまれ長らく使われた日野橋への感謝とともに今後も後生に受け継がれるよう祝う会を行う。（八十八は米子の地名の起源にもなっている）

図 2.3-3 日野橋の長寿を祝う会

橋梁

鋼鉄製・6連・曲弦トラス橋

昭和4年（親柱銘）



下部構造

米子市の郊外ある日野橋は、県下三大河川の一つ、日野川をまたぐ橋である。日野川にはじめて木造橋がかけられたのは明治21年だが、この橋は大正12年の洪水で流失した。現在、米子城跡二の丸跡にある親柱は、この木造日野橋のものという。

現在の日野橋は全長365.8m×幅5.8mの大桁橋で、昭和2年6月に起工し、昭和4年5月に竣工した。設計者は不明だが、施工は下部構造を菊地組（米子市）、上部構造を松尾鉄工所（大阪府）が請負った。昭和43年、すぐ下流に新日野橋が竣工したため、現在は歩行者・二輪車専用の橋になっている。

橋は2本の円柱をつないだコンクリート橋脚5基を6連の曲弦トラスで結ぶ。一見ワーレントラスにみえるが、垂直の間柱が入るのでそうは呼べないだろう。橋脚とトラスはピン接合とする。床を支える構造は、まず、桁を両側につなげてその上にトラス柱・斜材を組み、トラス柱位置で大引材をわたす。そして、大引材相互間、つまり桁行方向に5本の横太材が入り、コンクリートスラブを受けている。一方、上部構造は桁行方向のトラス上部を曲弦材でつなぎ、柱位置で梁を入れ、×

字型の水平筋違で固めている。また、1連ごとにトラスどうしをアーチをもつ鋼板梁でつなぎ、鉄骨で囲まれた空間にアクセントを与えている。

各部材は、いずれも鋼鉄製で、最下の桁、および柱が帯板を用いたプレート材、大引・横太が鋼板材、トラス斜材、曲弦材がウチスを用いたボックス材、上部梁・水平筋違をウチス材とし、いずれもリベット接合する。親柱は花崗岩製で、角を突出させた四角形とし、黒御影石の銘板がはめ込まれている。そのひとつに「昭和四年五月」の銘がある。

改修には目立つところで、水銀灯をとりつけ、路面をアスファルトとし、塗装替えを施したことなどがある。また、下部には横太材に一部取り替えがあるほか、水道管をとりつけるなど、後補の改修がある。現在の手摺も後補と思われるが、そのほかは擁壁・橋脚を含めて当初の形態をほぼそのまま伝えている。

日野橋は、規模・古さでは山陰線の千代川橋梁（J-2）にゆずるが、道路橋・トラス橋としては県内最大・最古のもので、躯体に及ぶ根本的な改修はごく少ない。大山を背後に控え、ゆったりとした日野川の流れにうかがふ日野橋の姿を、米子市民は愛してきたのである。（箱崎）

（左）建設中の日野橋
古写真『新米子市史 第13巻 資料編 写真』より転載
（右）現状



図 2.3-4 鳥取県の近代化遺産（抜粋 p.138）

■国登録有形文化財
＜道路橋＞



■米子市指定有形文化財
＜水管橋＞



＜鉄道橋＞



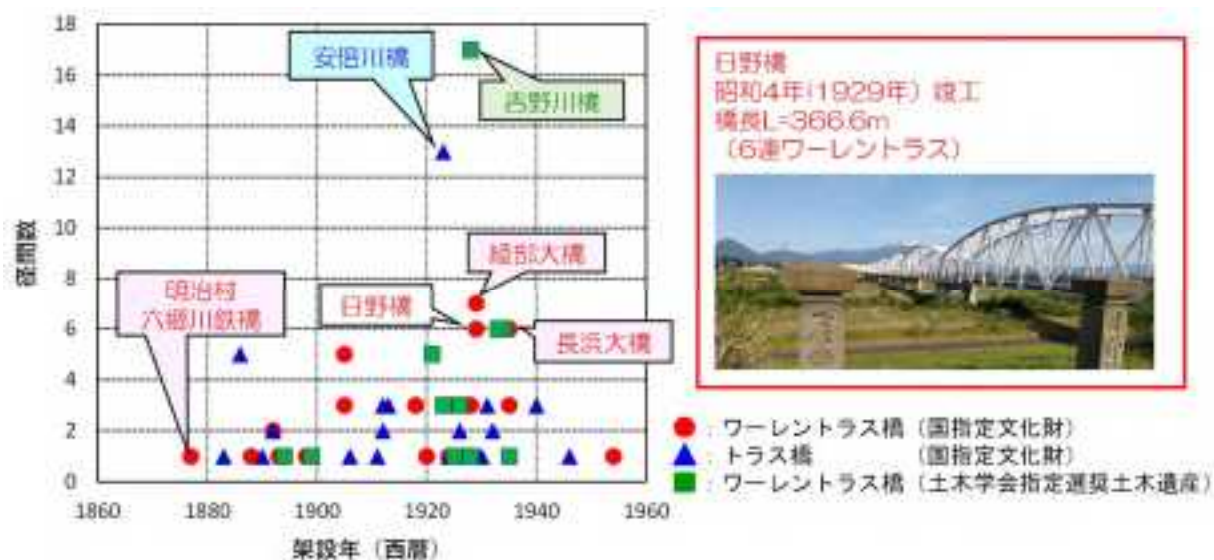
図 2.3-5 鳥取県内の有形文化財と活用状況 (参考)



2.4 国内のトラス橋における日野橋の位置づけ

日野橋は道路橋のトラス橋として県内で最大・最古のものであるが、日本国内で戦前に架橋された国内の他の同様なトラス橋と比較すると橋長は大きく新しい部類になる。

なお、架橋位置付近のロケーションとしては日本百景に選ばれている大山を控えた美しい景色に溶け込むものである。



橋梁名 綾部大橋 (国登録有形文化財)  <table border="1"> <tr> <td>所在地</td> <td>京都府綾部市</td> </tr> <tr> <td>竣工年</td> <td>昭和4年 (1929年)</td> </tr> <tr> <td>構造</td> <td>形式: 鋼製7連連続ワーレントラス橋 径間数: 7径間 橋長: 210m 幅員: 8.2m</td> </tr> <tr> <td>特徴</td> <td>本流の右側の形式が複製されている</td> </tr> <tr> <td>活用状況</td> <td>道路橋として現役</td> </tr> </table>	所在地	京都府綾部市	竣工年	昭和4年 (1929年)	構造	形式: 鋼製7連連続ワーレントラス橋 径間数: 7径間 橋長: 210m 幅員: 8.2m	特徴	本流の右側の形式が複製されている	活用状況	道路橋として現役	橋梁名 長浜大橋 (国指定重要文化財)  <table border="1"> <tr> <td>所在地</td> <td>愛知県大浜市</td> </tr> <tr> <td>竣工年</td> <td>昭和10年 (1935年)</td> </tr> <tr> <td>構造</td> <td>形式: 鋼製5連ワーレントラス橋+径間橋 径間数: 6径間 橋長: 232.3m 幅員: 8.6m</td> </tr> <tr> <td>特徴</td> <td>現存最長の道路可動橋で、現在も操縦室保持</td> </tr> <tr> <td>活用状況</td> <td>道路橋として現役</td> </tr> </table>	所在地	愛知県大浜市	竣工年	昭和10年 (1935年)	構造	形式: 鋼製5連ワーレントラス橋+径間橋 径間数: 6径間 橋長: 232.3m 幅員: 8.6m	特徴	現存最長の道路可動橋で、現在も操縦室保持	活用状況	道路橋として現役	橋梁名 古野川橋梁 (日本の近代化遺産)  <table border="1"> <tr> <td>所在地</td> <td>福島県福島市</td> </tr> <tr> <td>竣工年</td> <td>昭和12年 (1928年)</td> </tr> <tr> <td>構造</td> <td>形式: 鋼製12連ワーレントラス橋 径間数: 12径間 橋長: 1071m 幅員: 6.1m</td> </tr> <tr> <td>特徴</td> <td>道路のトラス橋としては最長</td> </tr> <tr> <td>活用状況</td> <td>道路橋として現役</td> </tr> </table>	所在地	福島県福島市	竣工年	昭和12年 (1928年)	構造	形式: 鋼製12連ワーレントラス橋 径間数: 12径間 橋長: 1071m 幅員: 6.1m	特徴	道路のトラス橋としては最長	活用状況	道路橋として現役
所在地	京都府綾部市																															
竣工年	昭和4年 (1929年)																															
構造	形式: 鋼製7連連続ワーレントラス橋 径間数: 7径間 橋長: 210m 幅員: 8.2m																															
特徴	本流の右側の形式が複製されている																															
活用状況	道路橋として現役																															
所在地	愛知県大浜市																															
竣工年	昭和10年 (1935年)																															
構造	形式: 鋼製5連ワーレントラス橋+径間橋 径間数: 6径間 橋長: 232.3m 幅員: 8.6m																															
特徴	現存最長の道路可動橋で、現在も操縦室保持																															
活用状況	道路橋として現役																															
所在地	福島県福島市																															
竣工年	昭和12年 (1928年)																															
構造	形式: 鋼製12連ワーレントラス橋 径間数: 12径間 橋長: 1071m 幅員: 6.1m																															
特徴	道路のトラス橋としては最長																															
活用状況	道路橋として現役																															
橋梁名 明治村六郷川鉄橋 (国登録有形文化財)  <table border="1"> <tr> <td>所在地</td> <td>愛知県豊田市</td> </tr> <tr> <td>竣工年</td> <td>明治30年 (1897年)</td> </tr> <tr> <td>構造</td> <td>形式: 単跨ワーレントラス橋 径間数: 1径間 橋長: 約30m 幅員: 7.5m</td> </tr> <tr> <td>特徴</td> <td>開弁する2番目と3番目のトラスが複製された橋梁として現役</td> </tr> <tr> <td>活用状況</td> <td>道路橋として現役</td> </tr> </table>	所在地	愛知県豊田市	竣工年	明治30年 (1897年)	構造	形式: 単跨ワーレントラス橋 径間数: 1径間 橋長: 約30m 幅員: 7.5m	特徴	開弁する2番目と3番目のトラスが複製された橋梁として現役	活用状況	道路橋として現役	橋梁名 安倍川橋 (国登録有形文化財)  <table border="1"> <tr> <td>所在地</td> <td>静岡県静岡市</td> </tr> <tr> <td>竣工年</td> <td>大正12年 (1923年)</td> </tr> <tr> <td>構造</td> <td>形式: 鋼製12連ギーストリングトラス橋 +鋼製単跨ローゲ橋 径間数: 12径間 橋長: 490m 幅員: 7.5m</td> </tr> <tr> <td>特徴</td> <td>輸入鋼材を使用したことが分かる構造</td> </tr> <tr> <td>活用状況</td> <td>道路橋として現役</td> </tr> </table>	所在地	静岡県静岡市	竣工年	大正12年 (1923年)	構造	形式: 鋼製12連ギーストリングトラス橋 +鋼製単跨ローゲ橋 径間数: 12径間 橋長: 490m 幅員: 7.5m	特徴	輸入鋼材を使用したことが分かる構造	活用状況	道路橋として現役											
所在地	愛知県豊田市																															
竣工年	明治30年 (1897年)																															
構造	形式: 単跨ワーレントラス橋 径間数: 1径間 橋長: 約30m 幅員: 7.5m																															
特徴	開弁する2番目と3番目のトラスが複製された橋梁として現役																															
活用状況	道路橋として現役																															
所在地	静岡県静岡市																															
竣工年	大正12年 (1923年)																															
構造	形式: 鋼製12連ギーストリングトラス橋 +鋼製単跨ローゲ橋 径間数: 12径間 橋長: 490m 幅員: 7.5m																															
特徴	輸入鋼材を使用したことが分かる構造																															
活用状況	道路橋として現役																															

図 2.4-1 戦前の国内トラス

2.5 有害塗料の検出について

令和5年の塗装塗膜の成分調査の結果、日野橋は既存塗膜に低濃度 PCB が含有していることが確認された。低濃度 PCB は平成13年に制定された PCB 特措法により処分期限（令和9年3月31日）までに既存塗膜を処分しなければならない。

1 塗装塗膜成分調査箇所



2 含有量試験結果

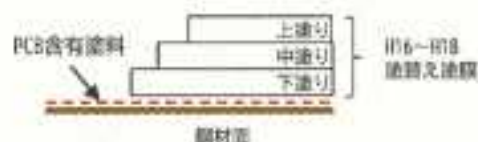
(表1) 分析結果

分析の対象	単位	分析の結果		出量下限値	分析の方法
		①	②		
PCB (ポリ塩化ビフェニル)	mg/kg	0.59	2.0	0.15	低濃度PCB含有塗料に関する測定方法（第5版） 【環境省環境再生・資源循環局塗料部環境部 ポリ塩化ビフェニル汚染物対策推進室（令和2年10月）】

(表2) 評価方法

分析の対象	含有量	塗料区分における区分
PCB	100,010mg/kg超	高濃度PCB汚染物
	0.5mg/kg～ 100,000mg/kg	低濃度PCB汚染物
	0.5mg/kg以下	非PCB汚染物

(図2) 既存塗膜状況



PCB含有塗料は昭和41年～昭和49年の期間に塗装されたものに使用されている。

図 2.5-1 塗膜含有量試験結果

塗装の膜厚は $300\mu \sim 1000\mu$ 程度である。



図 2.5-2 既設塗装膜厚

適正処理の方法

2.適正処理

(1) 保管

低濃度PCB廃棄物は以下の廃棄物処理法施行規則第6条の13で規定する保管基準に従って処分するまで適正に保管する必要があります。

- 雨湿に囲いがあること
- 見やすい箇所に掲示板を設けること
- 飛散、流出、地下浸透、蒸発・臭散を防止する措置を講ずること
- 他のもので混入しないように仕切りを設けるなどの措置を講ずること
- 容器に入れ密封するなど揮発防止のために必要な措置を講ずること
- 高圧にさらされないために必要な措置を講ずること
- 腐食の防止のために必要な措置を講ずること
- 保管事業場ごとに特別管理産業廃棄物管理責任者を置くこと

※PCB廃棄物専用の室内保管が望ましい



(2) 収集運搬の委託

無害化処理施設への運搬は都道府県又は政令市の許可を得た収集運搬業者に委託して行います。なお、無害化処理認定事業者には収集運搬と処分を同時に行うところもあります。

(3) 無害化処理事業者への処理委託

低濃度PCB廃棄物は環境大臣の認定を受けた無害化処理認定業者又は都道府県・政令市の長の許可を得た民間の処理事業者に委託して処理します。無害化処理を行う事業者は右記のサイトで紹介されています。

無害化処理事業者によっては低濃度PCB廃棄物のうち高電気機部品の処理ができないところもあるのでご注意ください。

無害化処理を
行う事業者



今すぐ
調査

低濃度PCB廃棄物の
処分期間：

令和9年(2027年)3月31日まで

令和7年4月1日から中小企業（個人事業主を含む）を対象に新たに助成を開始します
<https://www.sanpanet.or.jp/joseikin/>

PCB特措法に関するお問い合わせ先は
環境省ウェブサイトからご確認ください。

低濃度PCB廃棄物
早期処理情報サイト



ポリ塩化ビフェニル (PCB)
早期処理情報サイト



図 2.5-3 環境省 低濃度 PCB 廃棄物パンフレット抜粋

2.6 利用状況

1) 道路橋としての利用

平成 7 年から歩行者・二輪車のみの利用に限定され、平成 12 年の鳥取県西部地震で被災し一時通行止めとなっていた。平成 15 年度から 18 年度にかけて大規模な補修や補強工事が行われ、現在も歩行者・二輪車専用橋として供用されている。

日野橋および下流約 150m に並行する国道 9 号新日野橋（昭和 43 年供用開始）について、交通量調査を令和 6 年 9 月 19 日（木）並びに令和 6 年 10 月 6 日（日）に実施した。結果、平日の新日野橋の利用者は、平成 25 年は 422 人、令和 6 年は 400 人と、ほぼ変動がないのに対し、日野橋の利用者は、平成 25 年の調査結果から約 35% 減少している。また、休日の利用者については、平日の 6 割程度であり、そのうちの 1 割程度が健康増進等を目的に利用されていた。

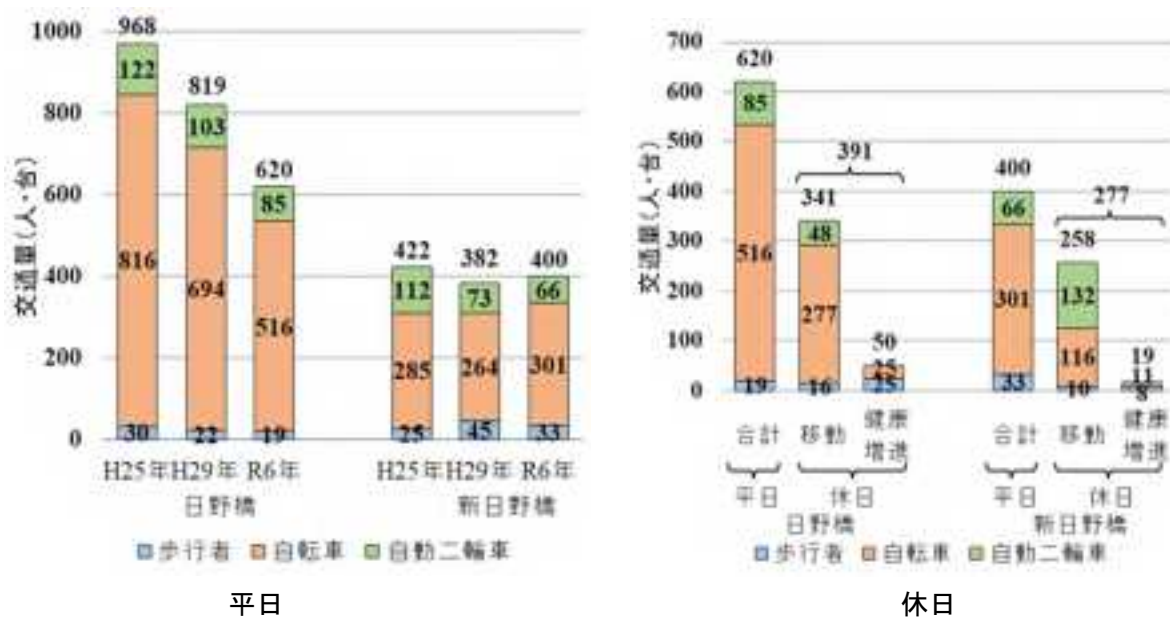


図 2.6-1 日野橋の交通量調査結果



新日野橋



日野橋

図 2.6-2 交通量調査実施状況

2.7 令和6年詳細調査結果

令和6年度においては、日野橋の劣化状況について詳細調査を実施した。調査は上部工鋼部材の腐食状況、床板の劣化状況、橋脚基礎の洗堀状況について実施した。結果、令和3年度の定期点検から損傷の大きな進展や致命的な部材損傷は確認されず、洗堀調査においても1.5m程度の洗堀は確認されたものの、基礎の地盤からの最低根入れ2.0mは確保されており、今後も供用は可能と判断される。



図 2.7-1 鋼部材詳細調査実施状況



図 2.7-2 洗堀調査実施状況

【鋼部材の損傷】

主構造（トラス部材）における各部材の外側および内側、格点の詳細な調査を行った。過年度点検で挙げられている損傷については大きな進展は見られないものの、挙げられていない箱部材内側や格点の劣化を確認した。



図 2.7-3 詳細調査結果（主構）

【床板の損傷】

第1径間の一部を抽出し調査を行った。過年度点検で挙げられている損傷について、大きな進展はみられないものの床版張り出し部の損傷や床版のうきが散見された。

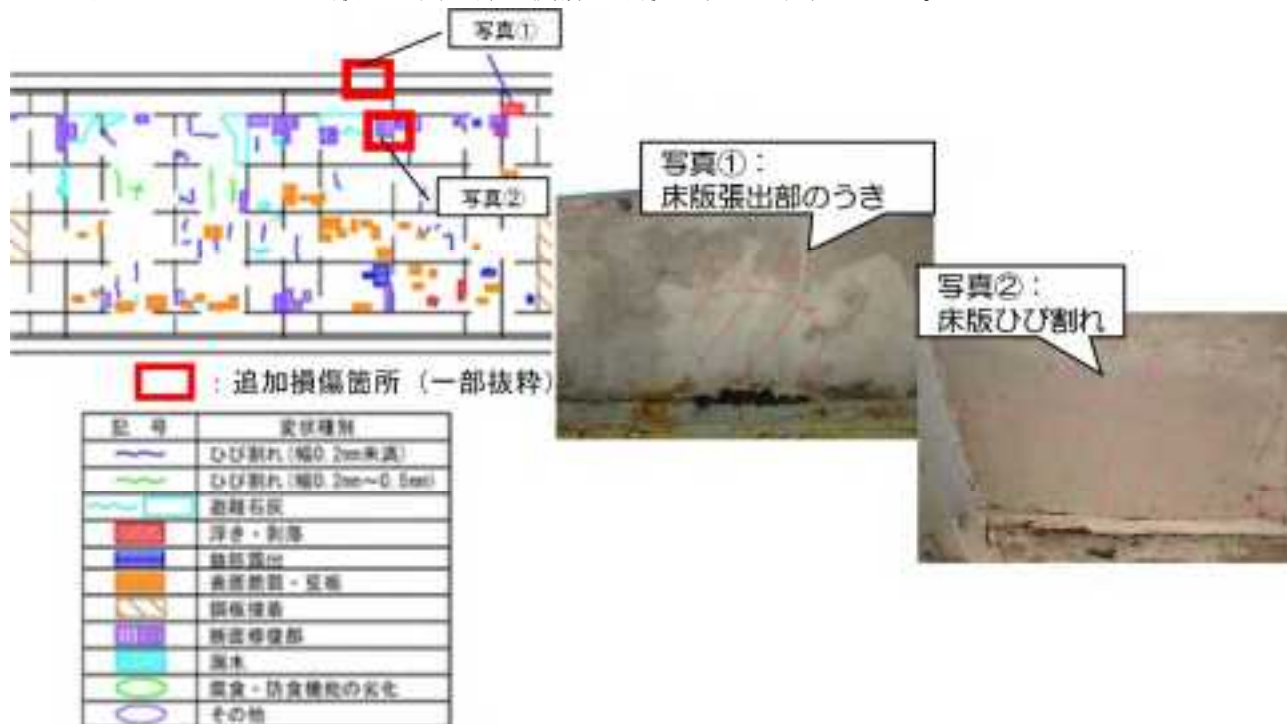


図 2.7-4 詳細調査結果（床版）

【橋脚根入れの洗堀】

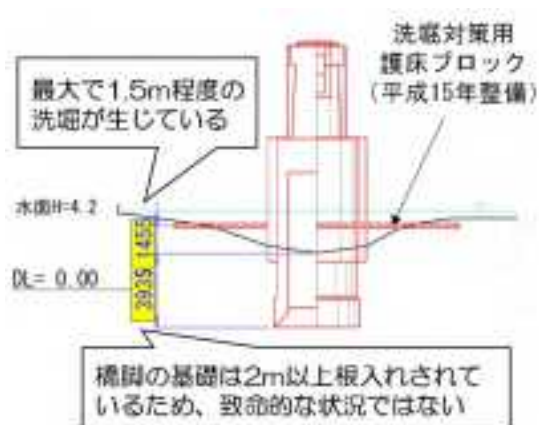


図 2.7-5 詳細調査結果（洗堀）

2.8 現状と課題の整理

日野橋における現状と課題は下記の通りである。

表 2.8-1 日野橋における現状と課題の整理

現状	<ul style="list-style-type: none">・ 平成7年から通行を歩行者、自転車、自動二輪車に限定している。・ 平成 15 年に国登録有形文化財に登録されている。・ 添架されている水道管は令和9年度まで供用が必要である。・ 令和3年度の定期点検で健全性Ⅲとなった。・ 令和5年度に低濃度 PCB が確認された。・ 令和6年度において、洗堀も含め致命的な損傷は確認されていない。
課題	<ul style="list-style-type: none">・ 交通量調査結果により、利用者が減少している。(10 年前に比べ 3 割減)・ 大規模なトラス橋であり、市内の他橋梁に比べ維持管理負担が大きい。・ 低濃度 PCB は法令により、令和 9 年 3 月 31 日までに処分する必要がある。・ 水道管供用期間より、PCB 処分に合わせた橋梁撤去は困難である。

3. 日野橋の今後の在り方に関する検討

3.1 検討概要

橋梁は新設後、機能を維持するための修繕・維持管理を経て、利用目的が無くなると最後に撤去を行う。また、近年においては道路としてだけでなく、イベントでの活用やその架橋位置での必要性が無くなった場合でも移設して活用する事例も増えている。ここでは、日野橋の今後の在り方について可能性を検討するため、下記4つについて検討・調査を行った。

① 道路橋としての維持管理費用

日野橋の損傷状況を基に必要な修繕工事内容並びに塗装サイクルを基にした20年毎のライフサイクルコストについて試算を行った。本ライフサイクルには震災等の不慮の損傷に対する補修・補強費用は含んでいない。

② 道路橋以外の活用方法

日野橋の道路橋以外での活用方法を模索するため、日野橋周辺の施設やイベント並びに、道路橋を道路以外に利用した事例について調査を行った。本事例等を踏まえ市民への啓蒙活動等を行うことで今後の活用が促進される可能性がある。

③ 撤去費用

撤去を行う場合に必要撤去計画並びに撤去費用について試算を行った。河川条件を踏まえた現時点の撤去方法・費用であることから、今後新たな技術開発等によりコスト等の縮減が可能となる可能性がある。

④ 移設・利活用事例

旧橋の移設・利活用を行った事例について調査を行った。撤去後にも移設し利活用されるなどの事例も多く、形を変えて歴史や文化を残しているものも多い。

3.2 道路橋としての維持管理費用

日野橋の機能を維持する場合は PCB の除去・再塗装などの修繕工事を行い、維持管理を継続していく必要がある。以下に補修工事内容・概算補修工事費用並びにライフサイクルコストを示す。

日野橋の概算修繕費用は約 13.5 億円である。修繕工事を実施した後の塗装の耐用年数を約 20 年（飛来塩分が多く厳しい環境）と仮定すると橋を維持するために少なくとも同様の修繕工事（費用）が繰り返す必要となる。

現米子市民（約 14.4 万人）1 人当たりの年間負担額に換算すると、約 500 円（20 年間で約 1 万円）となり、現在米子市が管理している全橋りょう（653 橋）の年間維持管理費約 2.2 億円（1 人当たりの年間負担額に換算すると約 1,500 円）とは別の費用であるため、日野橋の維持管理費は米子市内の橋梁に対し高額な維持費が必要であることが分かる。

表 3.2-1 日野橋修繕工事内容・概算工事費

(R6.11時点)

劣化・損傷部位		補修内容	概算補修費		
上部工	主構造鋼部材	有害物質を含む塗膜除去、腐食、防食機能の劣化	上部工	13.2億円	合計 13.5億円
	床版	ひびわれ、うき			
下部工	橋台	ひびわれ、うき	下部工	0.3億円	
	橋脚	ひびわれ、うき			

表 3.2-2 塗装の耐用年数

種別	仕様	一般環境		厳し・非常に厳しい環境	
		交通量 普通	交通量 大	交通量 普通	交通量 大
橋梁本体	塗装（2層）	200	10	200	—
	A-5	10	—	—	—
	C-5	35	—	20	—
	JH-I	20	—	—	—
	亜鉛アノード電極溶射	100	—	60	—
	鉛塗膜防めっき	100	—	25	—
	亜鉛めっき面塗装	100	—	25	—
	金属溶射面塗装	—	—	60	—
	耐塩性鋼材・厚板鋼	200	—	—	—
	耐塩性鋼材・さび安定に補防処理	200	—	—	—
	耐塩性鋼材・常規処理	200	—	—	—
	塗装（塗り替え）	10	—	—	—
	Re-I	35	—	20	—
	Re-II	35	—	20	—
	Re-IV	35	—	20	—
	JH-III（種ケレン）	20	—	—	—
	JH-III（種ケレン）	20	—	—	—
	耐塩性鋼材部分補修	35	—	—	—

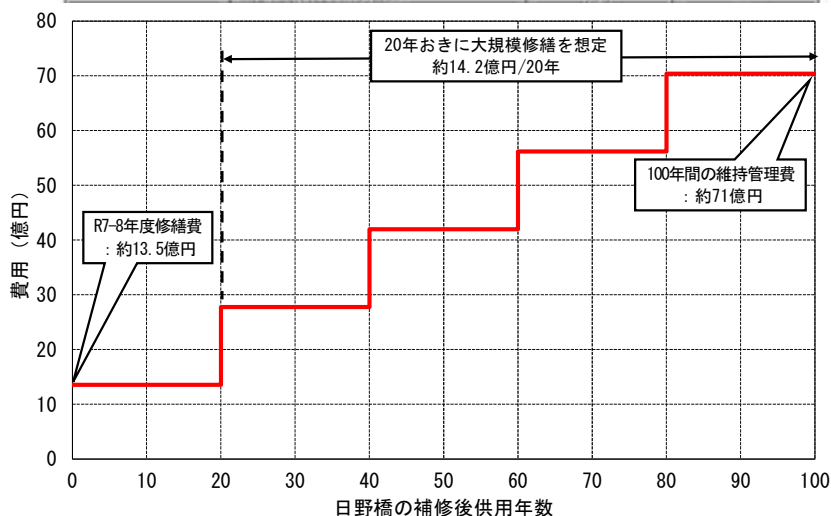


図 3.2-1 日野橋のライフサイクルコスト

3.3 道路橋以外の活用方法

日野橋は、皆生温泉から日野川運動公園を経由した約4.0kmの位置にあり、大山と合わせた景観は、写真撮影のスポットなどとして親しまれている。

近年全国各地の市街地の橋梁では、道路としての利用だけでなく、まちの活性化や賑わいを取り戻すことを目的としたイベントなどに利用されている事例が増加している。日野橋周辺には、国指定名勝の深田氏庭園、国登録有形文化財の旧米子市水源地旧ポンプ室などがある。日野橋においてもこれらの周辺施設に併せ、日野橋の歴史的価値や景観を活用し、現在実施されているイベントに加え認知を広げることや新たな賑わいを創出することも可能性として考えられる。



図 3.3-1 日野橋周辺環境

【参考：橋梁の活用事例】

1)大阪 水都大阪ブリッジテラス

【目的】2025 年大阪・関西万博に向け、観光客の回遊性による街の活性化を目的

【内容】社会実験的に以下を実施

①飲食物の提供 ②マルシェ ③ライトアップ ④パフォーマンス

【管理者】大阪市 中之島ブリッジテラス実行委員会

【利用状況】通常は歩道・車道として利用



出典：水都大阪ブリッジテラス HP

2)宇部版ミズベリング・プロジェクト

【目的】真締川やその水辺空間に賑わいを取り戻すことを目的

【内容】毎年7月7日に、真締川の新川橋等で「水辺で乾杯」イベント

①乾杯 ②イルミネーション ③飲食物の提供

【管理者】宇部市（山口県）まじめ川ミズベリング実行委員会

【利用状況】通常は歩道橋として利用（車道は新橋）



出典：宇部市 HP

3.4 撤去費用

現在の歩行者・自転車・自動二輪車の機能を国道9号新日野橋の既存歩道に機能を集約することとして、日野橋を撤去した場合の概算工事費を以下に示す。

【日野橋の撤去】

日野橋の撤去は下記のフローに従い、撤去することを想定する。施工において、上部工は通年施工、下部工は河川内を阻害することから、非出水期に行う必要があるため撤去期間は約6年程度必要となる。撤去方法は下記の通りとした。撤去費用は約28億円必要となる。

上部工：濡筋を利用しない架設桁＋トラッククレーンによる撤去

下部工：仮栈橋からのブロック撤去

【撤去の流れ】

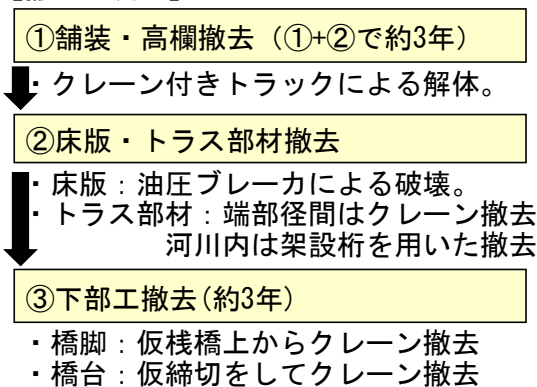


図 3. 4-1 撤去フロー

表 3. 4-1 撤去概算工事費

(R6. 11時点)

	概算撤去費(億円)
上部工	12.0
下部工	2.0
仮設工	14.0
合 計	28.0

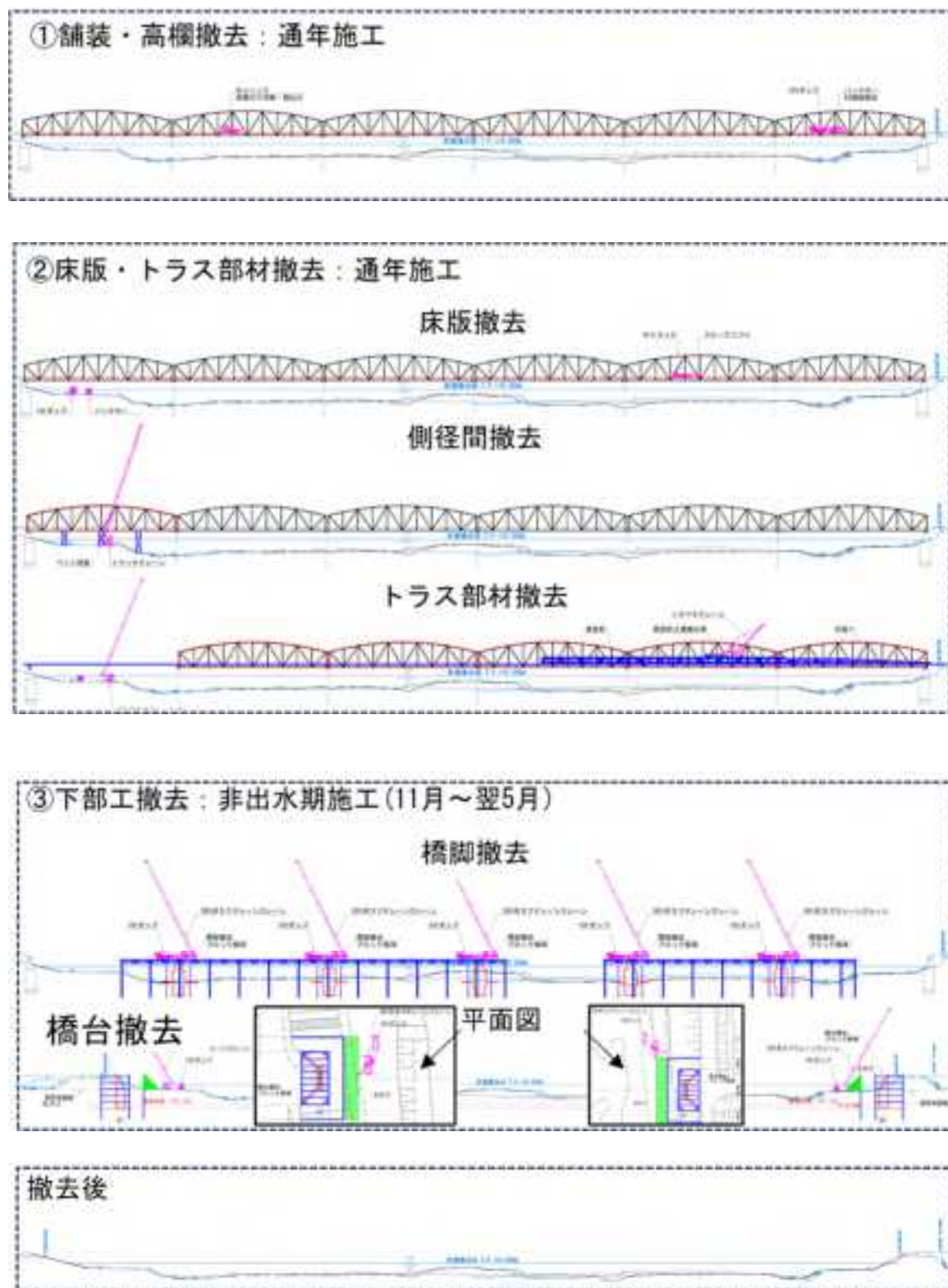


図 3.4-2 撤去ステップ図

3.5 移設・利活用事例

歴史ある古い橋梁等においては、そのまま一部を存置し道路以外として活用されている事例や新橋架替に伴い他の場所に移設され、道路橋や公園の一部として利用されている事例がある。また、鳥取県管内においてはその歴史的価値を残すため、現存しているうちに3次元データを取得し、保存・公開されている橋梁もある。以下にその事例を示す。

表 3.5-1 移設・利活用事例

<p>旧余部橋梁（兵庫県） 土木学会選奨土木遺産</p> <p>鋼橋からコンクリート橋に架け替えられたが、旧橋の一部を利用して展望施設を併設し、公園施設も整備され、新しい鉄道観光施設となっている。</p> <p>出典：兵庫県ホームページ</p>	 <p>旧余部橋梁 余部クリスタルタワー</p>
<p>四谷見附橋（東京都）</p> <p>ネオバロック様式の装飾が施された都内最古の陸橋であり、大正2年に完成した。架け替えにともなう一時は解体が予定されたが、平成5年に多摩ニュータウン長池公園に移設された。高欄の一部は新宿歴史博物館に展示されている。</p> <p>出典：八王子ジャーニー</p>	 <p>竣工時の四谷見附橋 移設後の長池見附橋</p>
<p>旧小久保跨線橋（兵庫県）登録有形文化財（建造物）</p> <p>明治20年代に九州鉄道等に数多く導入されたドイツ製鋼製のボーストリングトラス橋であるが、昭和2年に転用され小久保跨線橋となったが役目を終え、現在は上ヶ池公園の遊歩道に移設された。</p> <p>出典：文化庁</p>	 <p>旧小久保跨線橋 移設後</p>
<p>出島橋（長崎県）土木学会選奨土木遺産</p> <p>明治23年に架設された新川口橋が解体され、部材を再構成して明治43年に出島橋として現在の場所に移設された。現在も最長寿命記録を更新している。</p> <p>出典：長崎県の土木遺産</p>	 <p>架設直後の新川口橋 出島橋</p>
<p>緑地西橋（大阪府）土木学会選奨土木遺産</p> <p>旧心斎橋は、明治6年に架けられた煉鉄製の弓形トラス橋で、架け替えに伴って撤去、移設された。平成2年には緑地西橋（鋼桁橋）の両側に独立した主橋だけを渡して展示目的で利用されている。</p> <p>出典：歴史的鋼橋検索</p>	 <p>旧心斎橋 緑地西橋</p>
<p>若桜橋（鳥取県）土木学会選奨土木遺産</p> <p>当時では珍しい3連アーチ橋で、昭和9年に建設された。構造的、歴史的に価値があるためドローンや地上レーザーによる3D測量が行われ、ウェブ上で公開され様々な角度から見る事ができる。</p> <p>出典：鳥取県ホームページ、文化庁</p>	 <p>若桜橋 3D映像</p>

3.6 市民アンケート結果

日野橋の在り方について、市民の意見を収集し、今後の在り方を検討する上での参考とするため、市民アンケートを実施した。アンケート内容・結果概要を下記に示す。また、アンケートの集計結果を「5.1 市民アンケート集計結果」に示す。

【実施内容】

市内在住の18歳以上の3,000人を無作為に抽出し、郵送・返信による結果の集計。

・米子市人口：144,352人（R6.5.31現在） 必要サンプル数300（信頼度90%（許容誤差5%））

【実施期間】

令和7年2月12日 ～ 令和7年2月28日 当日消印有効

【アンケート回収結果】

送付数 3,000 回答数 1,117 回答率 37.2%

表 3.6-1 アンケート回答数

	送付数	回答数	回答率
市街地・中部地区	1,633	560	34.3%
箕蚊屋・淀江地区	439	181	41.2%
弓ヶ浜地区	534	198	37.1%
南部地区	394	163	41.4%
不明	—	8	—
未回答	—	7	—
	3,000	1,117	37.2%

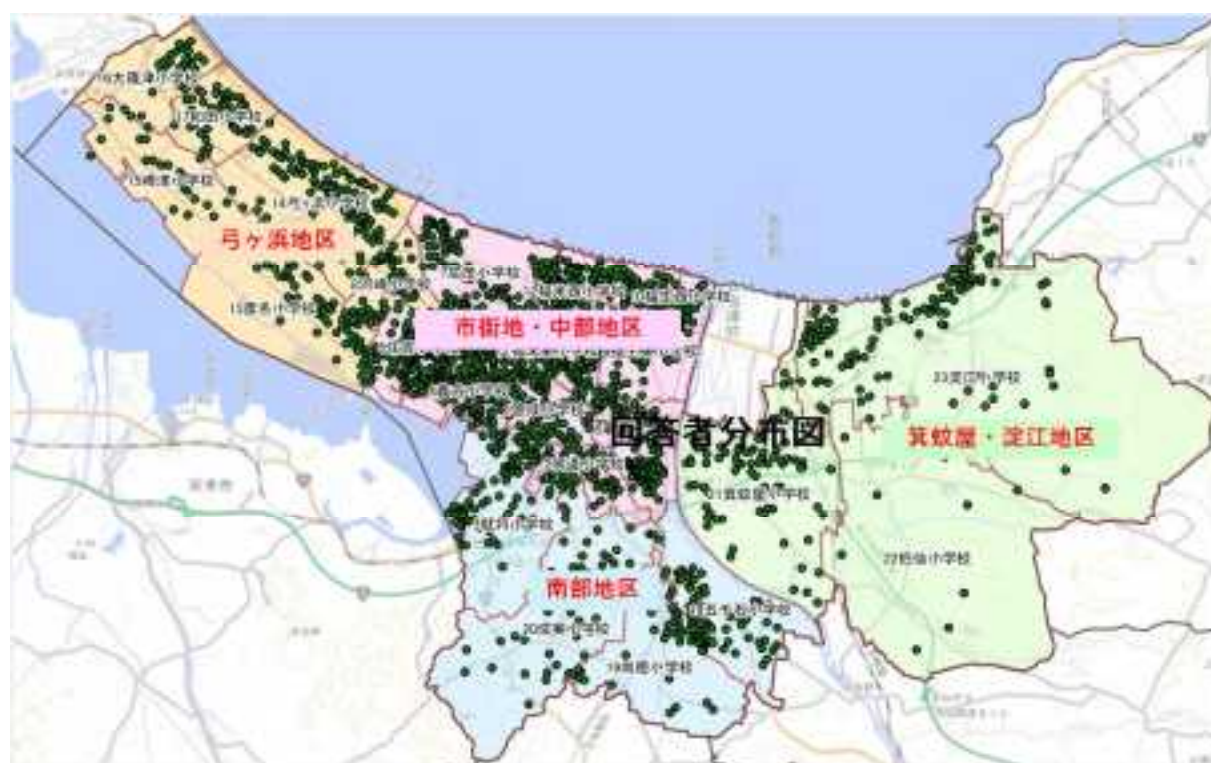


図 3.6-1 アンケート対象範囲（配布先分布）

アンケート内容

アンケートは地域差・世代差等における日野橋との係わり・認識・思いを収集するため、下記の内容にて実施した。

【問 1】 あなた自身のことについて、お尋ねします。

- ① あなたの年齢
- ② あなたの性別
- ③ あなたの職業
- ④ あなたがお住まいの小学校区

【問 2】 日野橋の利用について、お尋ねします。

- ⑤ あなたは、どのくらい日野橋を利用していますか。
- ⑥ あなたが主に日野橋を利用する、利用したい目的は何ですか。
- ⑦ あなたが日野橋について、感じることにについて教えてください。

【問 3】 日野橋に対する認識について、お尋ねします。

- ⑧ あなたは、日野橋が国登録有形文化財に登録されていることを知っていましたか。
- ⑨ あなたは、日野橋が国登録有形文化財に登録されていることを誇らしいと思いますか。
- ⑩ あなたは、日野橋は米子市の歴史的景観として、貴重であると思いますか。
- ⑪ 日野橋の現在の利用状況についてどう思いますか。
- ⑫ あなたは、日野橋の利用者数は今後どのように推移すると思われますか。
- ⑬ 日野橋は橋としての利用価値が高いと思いますか。

【問 4】 日野橋の今後の在り方について、お尋ねします。

- ⑭ 今後、日野橋の維持管理費を負担していくことについてどう思いますか。
- ⑮ 日野橋は米子市にとって将来にわたって大切なものであると思いますか。
- ⑯ 将来的に日野橋を通行する目的以外で活用する可能性があると思いますか。
- ⑰ 日野橋は、今後も存続させるべきだと思いますか。
- ⑱ 上記を踏まえ、あなたは、日野橋の今後の在り方についてどう思いますか。（自由記入）

アンケート結果の概要を以下に示す。

アンケートの集計は設問毎の単集計及び設問を組み合わせたクロス集計にて実施した。

表 3.6-2 アンケート結果概要

集計・設問		回答概要
単集計結果	問1 回答者	<ul style="list-style-type: none"> ・回答者は60歳以上の方が57%と多いものの、全世代を網羅しており、性別や職業についてのばらつきは無かった。 ・回答率は車尾で47%、箕蚊屋で51%と地元が高い結果となった。
	問2 日野橋の利用	<ul style="list-style-type: none"> ・学生を対象としていないため、通学等の回答が低く利用頻度も低い回答となった。 ・日野橋に感じることとして、「老朽化」が57%と最も多く、「景観」が42%、「近代化遺産」が33%と続く結果となった。
	問3 日野橋の認識	<ul style="list-style-type: none"> ・日野橋が国登録有形文化財であることに対し、認識は高い。 ・利用者数の推移想定、利用価値に対する期待は低い結果となった。
	問4 今後の在り方について	<ul style="list-style-type: none"> ・日野橋の維持管理費を負担に感じる一方で、将来に対して大切なもの、存続させるべきとの意見が一定数あるものの、いつかは又は早期に撤去の意見が過半数を占める結果となった。 ・早期撤去を望む意見は2割程度となった。
クロス集計結果	文化財として	<ul style="list-style-type: none"> ・地元・年齢の高い方が文化財としての認識が高く、誇らしく・貴重であるとの意見が多い。
	利用状況	<ul style="list-style-type: none"> ・全世代において利用は減少していくと感じている。
	維持管理費	<ul style="list-style-type: none"> ・地域・世代に関係なく負担と感じているが、文化的価値を感じる人・存続を希望する人は比較的負担を少なく感じる傾向にある。
	存続について	<ul style="list-style-type: none"> ・半分程度の方は撤去が必要と感じている。文化的価値・利用価値を感じる人は存続を希望している。

3.7 地元意見交換会

日野橋近隣で生活する春日地区、巖地区、車尾地区の3地区にて日野橋の在り方に関する意見を収集し参考とするため、意見交換会を実施した。

表 3.7-1 実施日・参加者

場 所	日 時	出席者	世帯数
春日公民館	令和7年2月20日（木）19：00～20：30	17名	544
巖公民館	令和7年2月22日（土）10：00～11：00	19名	939
車尾公民館	令和7年2月22日（土）14：00～15：30	16名	1681



実施対象地区



実施状況

表 3.7-2 地元意見交換会概要（「5.2 地元意見交換会結果」参照）

項目	意見概要
現況の利用	<ul style="list-style-type: none"> 春日地区、巖地区においては日野橋を道路として利用する場合の利便性・新日野橋を利用する場合の安全性に関する意見が多くあった。 車尾地区においては日野橋の景観性を享受しているという意見が多かった。
歴史・文化	<ul style="list-style-type: none"> 各地区とも歴史・文化に対する認識は高く、歴史・景観的観点からも残してほしいとの意見が多くあった。また、これまで撤去に至った米子市文化財のことも踏まえ検討すべきとの意見もあった。
活用方法	<ul style="list-style-type: none"> 日野橋周辺の日野川と合わせて活用しやすいスペースを整備すべきとの意見があった。 周辺との調和や市民への日野橋をアピールするイベント等の開催、現在米子市で実施されているトライアスロン等への活用などの意見があった。
在り方検討委員会・アンケート	<ul style="list-style-type: none"> 利用している学生を対象としたアンケートを実施するなど、より周辺・利用者の声を重視してほしいとの意見があった。 アンケートと地元意見交換会の位置づけについての確認があった。
在り方について	<ul style="list-style-type: none"> 一部面影を残して撤去はやむを得ないとの意見もあったが、大半の意見は歴史的・文化的価値のある日野橋を残してほしいとの意見であった。
その他	<ul style="list-style-type: none"> 存続させる場合の後世への負担、撤去する場合には新たな歩道整備が必要との意見が多くあった。 PCBは現状で身体への影響はないのかなどの意見があった。

4. 日野橋の在り方に関する提言

日野橋の在り方検討委員会は、昭和4年に建設され、大山・日野川と合わせた景観などの文化的価値、近代土木技術を今に伝える貴重な鋼トラス橋として歴史的価値を有し平成15年に国の登録有形文化財に登録された日野橋が、通勤・通学、日常の移動手段として長年にわたり米子市民に親しまれ、地域に深く根差した存在であることを重く受け止め、その存廃を含めた今後のあり方について議論を重ねてきた。

現在、日野橋は添架されているライフラインの確保、PCBの処分期限（令和9年3月31日）に配慮し、令和7年度から8年度にかけてPCB除去を主な目的とした大規模な修繕工事を予定している。これに伴い、日野橋は防食塗装の耐用年数である約20年間は不測の事態等がなければ大規模な補修を行わずに存続させることが可能と考える。

本委員会では、日野橋の歴史や現状、今後の在り方を考える上で必要となる項目について調査・議論を行ってきた。また、米子市が行った市民アンケートおよび地元での意見交換会の結果から、市民や地域住民の認知度や率直な意見等を把握してきた。これらの結果から、日野橋を存続するには大きな負担が発生するものの、それに対し多様な考え方や感情が存在するとともに市民の中で必ずしも議論が深まっていないことを確認した。そして、大規模な修繕の実施予定も踏まえ、今後の在り方については拙速に判断するのではなく、橋の将来の価値や役割を丁寧に見極めていくべきだという共通した認識が確認された。「市民認識の深化」や「利活用の可能性への試み」がなされていない現在においては、日野橋の「存続」または「廃止」いずれかの結論を急いで下すのではなく、今後の方向性を段階的に検討していくことが重要であると判断する。これらを踏まえた本委員会での提言を以下に示す。短期的な視点のみでの結論に至らないよう、「丁寧な議論のプロセス」を重視しながら、長期的で多角的な視点からの検討を積み重ねていくべきである。

- 本委員会で実施したアンケートや地元での意見交換会で確認した市民の声を出発点とし、橋の文化的・社会的意義についての理解を深めながら、議論を重ねていく必要がある。
- 市民の認知度を高めるため、日野橋の歴史的な背景やこれまでの維持管理の経緯について、情報を整理・発信し、市民の理解が深まるよう配慮していくことが望まれる。
- 今後の日野橋の利活用について、地元や関係者間での対話を通じて様々な可能性について検討を進めていくことが適切である。
- 将来的な方針の検討においては、「維持」を選択する場合の活用状況や維持管理費用、「廃止」を選択する場合の廃止費用や地域への影響などを継続的に確認・評価し続けることが重要である。
- 方針の検討の節目は、5年ごとに実施される法定点検のタイミングとし、点検結果より推定される修繕規模を目安に、あらかじめ計画された形で委員会等による議論を開始する仕組みを設けることが望ましい。なお、橋の状態が悪化してから慌ただしく検討を始めるのではなく、あらかじめ定めた周期で計画的かつ継続的に在り方を見直していく体制の構築が求められる。

日野橋の将来については、文化財としての価値、地域における役割、将来の利活用の可能性、維持・廃止にかかる費用や社会的影響などを総合的に決定する必要がある。市民や地域の意見を尊重しながら、節目ごとに検証と対話を重ね「丁寧な議論のプロセス」に基づき、現実的なあり方が次の大規模更新までに決定されることを期待する。

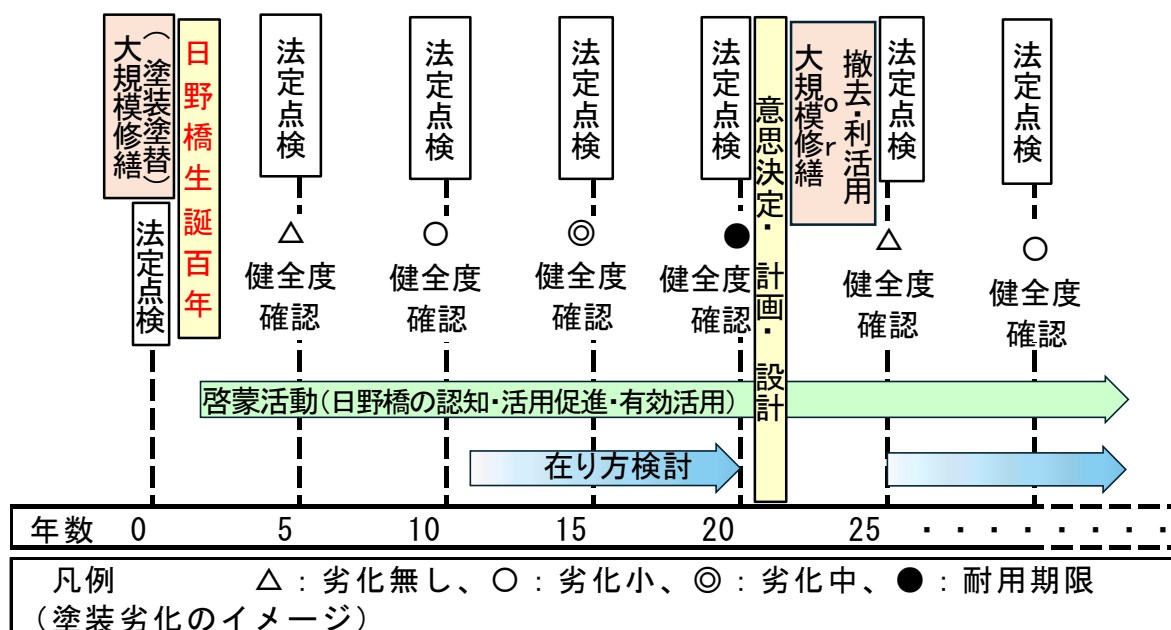


図 4-1. 日野橋の在り方検討の段階イメージ

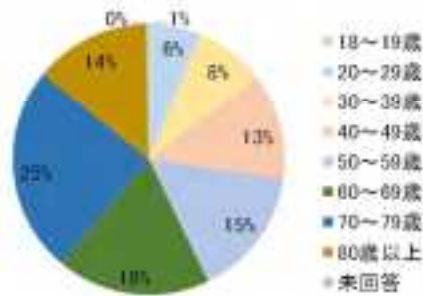
5. 資料編

5.1 市民アンケート集計結果

【問1】あなた自身について

回答者は60歳以上の方が多く、全世代を網羅しており、性別や職業についてのばらつきは無かった。

【問1】①あなたの年齢



【問1】②あなたの性別



【問1】③あなたの職業



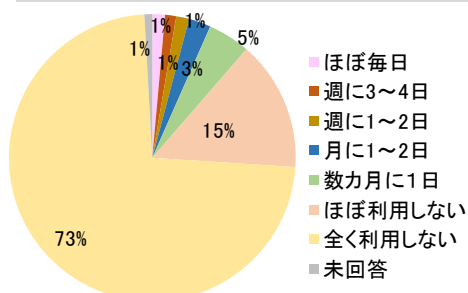
【問1】④あなたのお住いの小学校区



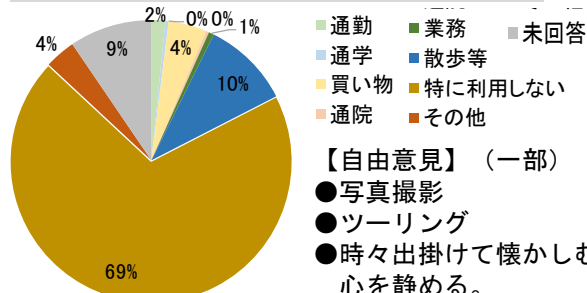
【問2】日野橋の利用について

学生を対象としていないため、通学等の回答が低く利用頻度も低い回答となった。また、日野橋に感じる事としては「老朽化」が最も多く、「景観」「近代化遺産」が続く結果となった。

【問2】⑤あなたは、どのくらい日野橋を利用していますか。



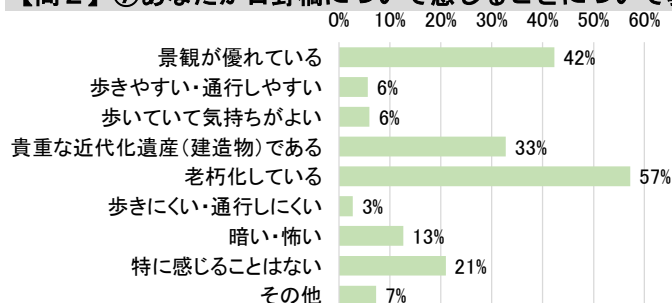
【問2】⑥あなたが主に日野橋を利用する、利用したい目的は何ですか。



【自由意見】（一部）

- 写真撮影
- ツーリング
- 時々出掛けて懐かしむ。
- 心を静める。

【問2】⑦あなたが日野橋について感じる事について教えてください。



【自由意見】（一部）

- 懐かしさを感じる。
- 米子市のシンボルである。
- 老朽化により通行に不安を感じる。
- 心霊スポットと聞いたことがある。
- 車の通行ができず、不便である。
- 橋自体は綺麗だが周囲の川や緑は荒れているように感じる。

【問3】日野橋に対する認識について

日野橋が国登録有形文化財であることに対し認識は高いものの、利用者数の推移想定、利用価値に対する期待は低い結果となった。

【問3】⑧あなたは日野橋が国登録有形文化財に登録されていることを知っていましたか。



【問3】⑨あなたは日野橋は米子市の歴史的景観として、貴重だと思いますか。



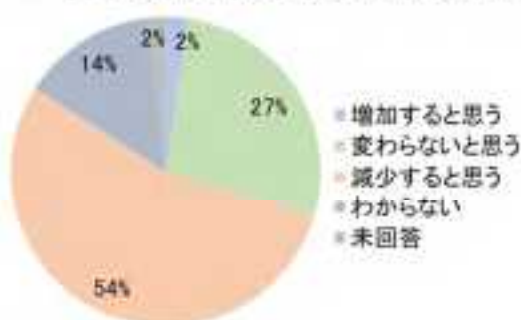
【問3】⑩あなたは日野橋が国登録有形文化財に登録されていることを誇らしいと思いますか。



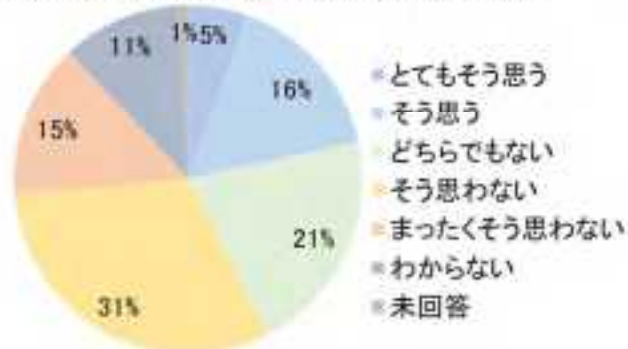
【問3】⑪日野橋の現在の利用状況について
どう思いますか。



【問3】⑫あなたは日野橋の利用者数は今後
どのように推移すると思われますか。



【問3】⑬日野橋は橋としての利用価値が高いと思いますか。



【問4】今後の在り方について

日野橋の維持管理費を負担に感じる一方で、将来に対し大切なもの、存続させるべきとの意見が一定数あるものの、いつかは又は早期に撤去の意見が過半数を占める結果となった。

【問4】⑭日野橋の維持管理費を負担していく
ことについてどう思いますか。



【問4】⑮日野橋は米子市にとって将来にわたって
大切なものであると思いますか。



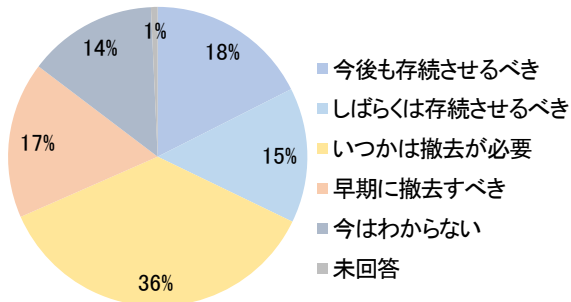
【問4】⑯将来的に日野橋を通行する目的以外で活用する可能性があると思いますか。



【自由意見】（一部）

- フォトスポット
- ウォーキングイベント
- フリーマーケット、マルシェの開催
- ライトアップ
- 公園の遊具やオブジェとして活用。鉄を再利用して他の橋を作る時に使う。
- 音楽イベントの開催
- 大山やJRとのコラボ企画

【問4】⑰日野橋は、今後も存続させるべきだと思いますか。



【問4】⑱あなたは、日野橋の今後の在り方についてどう思いますか。

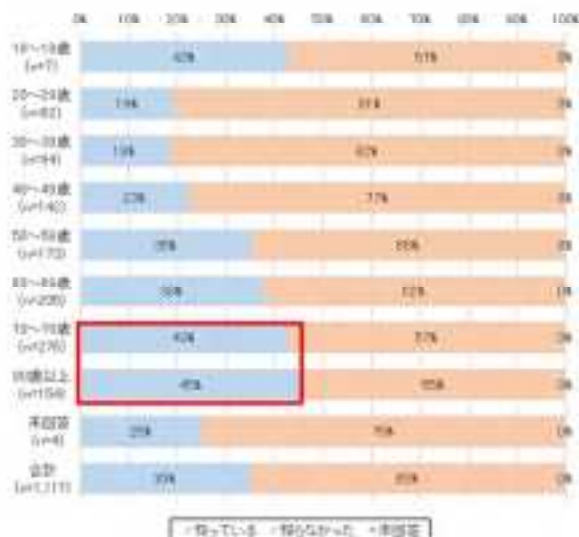
【自由意見】（一部）

- 広報等を利用して文化財であること、貴重な建造物であることまた観光地として市民や県外の人に周知してはどうか。
- イベントの開催やクラウドファンディングを通して市民の関心を集め、存続できないか。
- 日野橋と大山の景観は素晴らしく、米子市の象徴である。次の世代に引き継いでいきたい。
- 文化財を撤去するのは惜しい。一度壊すともとに戻せない。歴史あるものを大切に存続したい。
- 老朽化が進んでいるので、いつかは撤去が必要である。
- 学生の通学路として多く利用されている。撤去してしまうと不便になってしまう。
- ただ撤去するのは寂しいので、ARモデル、橋の一部を展示品にするなどして歴史は残してほしい。
- 文化財として貴重なものである。ただ、車の通行ができず、老朽化が進行しているのにくわえて、利用者の減少も見込まれる中で存続させるほどではないと感じる。
- 人口減少に伴い、次の世代への負担となってしまうことが心配である。

文化財として

【問3】⑧ 文化財であることを知っているか
×【問1】① 年齢

70歳以上の方は知っている割合が40%以上と高い。



【問3】⑧ 文化財であることを知っているか
×【問1】④ 地区

他の地域と比較して箕紋屋・淀江地区での認知が50%と高い。



文化財として

【問3】⑨ 文化財として誇らしいか
×【問1】④ 地区

箕紋屋・淀江地区のみで誇らしいという回答が6割を超える結果となった。



【問3】⑩ 歴史的景観として貴重な
×【問1】④ 地区

箕紋屋・淀江地区のみで貴重なものであるという回答が4割程度と高くなった。



利用状況について

【問3】⑫ 利用状況は今後どのように推移するか
×【問1】① 年齢

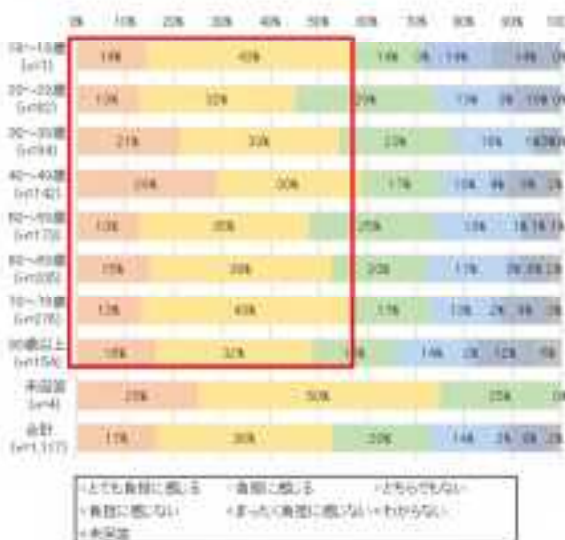
いずれの年代においても減少すると感じている。



維持管理費について

【問4】⑭ 維持管理費の負担について
×【問1】① 年齢

全世代で負担に感じている傾向がある。



【問4】⑭ 維持管理費の負担について
×【問1】④ 地区

地域に関係なく、負担に感じている。



維持管理費について

【問4】⑭ 維持管理費の負担について
×【問3】⑩ 歴史的景観としての貴重か

維持管理費を負担だと感じる人について、
歴史的景観としての価値を感じていない。



【問4】⑭ 維持管理費の負担について
×【問3】⑪ 現在の利用状況について

維持管理費を負担だと感じる人について、
利用が少ないと感じている。



維持管理費について

【問4】⑭ 維持管理費の負担について
×【問4】⑬ 利用価値があるか

維持管理費を負担だと感じる人について、
橋としての利用価値を感じていない。



【問4】⑭ 維持管理費の負担について
×【問4】⑮ 将来にわたって大切に

維持管理費を負担だと感じる人について、
将来的に大切にないと思っている



維持管理費について

【問4】⑭ 維持管理費の負担について
×【問4】⑰ 今後も存続させるべきか。

維持管理費を負担だと感じる人について、
早期に撤去すべきと思っている。



存続について

【問4】⑰ 今後の存続
×【問1】④ 地区

存続を希望する人について、
大きな地域差は無く半分程度の人が
撤去が必要と思っている。



存続について

【問4】⑰ 存続させるべきか
×【問3】⑨ 文化財として誇らしいか

存続を希望する人について、
文化財登録を誇らしく思っている。



【問4】⑰ 存続させるべきか
×【問3】⑩ 歴史的景観として貴重か

存続を希望する人について、
歴史的景観として貴重であると思っている。



存続について

【問4】⑪ 存続させるべきか
×【問3】⑪ 利用状況について

存続を希望する人について、
ある程度利用されていると思っている。



【問4】⑪ 存続させるべきか
×【問3】⑬ 利用価値があるか

存続を希望する人について、
利用価値が高いと思っている。



存続について

【問4】⑪ 存続させるべきか
×【問4】⑭ 維持管理費について

存続を希望する人について、
維持管理費を負担に思っていない傾向がある。



【問4】⑪ 存続させるべきか
×【問4】⑮ 将来にわたって大切か

存続を希望する人について、
将来にわたって大切だと思っている。



5.2 地元意見交換会結果

【春日地区（春日公民館）】

日野橋を利用する時の安全性の観点から残してほしいという意見が多く、いずれ撤去することになれば、新日野橋の歩道の拡幅を求める声があった。

	項目	意見	意見数
春日地区	現況の利用	<ul style="list-style-type: none"> ・ 以前日野橋を通学で利用している学生に聞き取りをしたことがあるが、中には淀江の子もいた。広く利用者の意見を聞く必要がある。 ・ 新日野橋は危ないので渡らせたくない。 ・ いずれ撤去されるとすれば、それに代わる橋が必要になることなのでしょう。どちらであっても費用がかかる。 ・ 日野橋が撤去されたら配達などのバイクも新日野橋の車道を通ることになる。過去にはバイクの転倒事故もあった。伸縮装置が走行に影響しスリップすることもある。 	9
春日地区	歴史・文化	<ul style="list-style-type: none"> ・ 土木学会の100周年誌に日野橋が掲載されている。 ・ 渡り初めをした日を日野橋の日に制定するのはどうか。 	3
春日地区	活用方法	<ul style="list-style-type: none"> ・ ウエディング撮影をされているのを見かけたことがある。 	1
春日地区	在り方検討委員会 ・ アンケート	<ul style="list-style-type: none"> ・ 日野橋を利用していない地区の人はこの問題に関心がないため、無作為のアンケートを元に方針を決められるのは悲しい。 ・ PCB処分のために補修工事をして20年延命するならこの意見交換会は何のために開催しているのか。ここで出た意見は存廃の決定にどのように反映されるのか。 ・ 春日地区の意見を反映させるために、在り方検討委員会の委員として是非春日自治連合会長を入れてほしい。 	4
春日地区	在り方について	<ul style="list-style-type: none"> ・ 是非日野橋を今後も補修していき使えるようにしてほしい。 ・ 飛来塩分等が損傷の原因であるならば、防護するようなものが設置できないのか。設置することで有形文化財の登録が外れたりするのか。電流を流せば錆の抑制する効果があるのでは。 ・ 高校に行くときになかったら困るから、残してほしいです。 	5
春日地区	その他	<ul style="list-style-type: none"> ・ 日野橋にPCBが含有しているが、安全に人は通れるのか。 ・ 橋の土台は問題がなく、橋桁に流木等が引っかかって車尾、皆生方面への土手決壊に伴う洪水も発生しないのかも確認しておいてほしい。 	4

【巖地区（巖公民館）】

日野橋を利用する時の安全性の観点から残してほしいという意見が多く、維持管理等に対する意見があった。また、今後維持していく上での積立てや有形文化財としての状態を維持するための費用に対する懸念もあった。

	項目	意見	意見数
巖地区	現況の利用	<ul style="list-style-type: none"> ・ 将来免許を返納して歩行者として利用する人も増える。 ・ 地元の高校生がよく利用している。 ・ 利便性と安全性の観点からも日野橋は残してほしい。 	13
巖地区	歴史・文化	<ul style="list-style-type: none"> ・ 歴史的、文化的観点からもぜひ残してほしい。 ・ たくさんの人が関わり、苦勞して建設されたのだから、保存していくべきである。 	4
巖地区	活用方法	<ul style="list-style-type: none"> ・ 日野橋と新日野橋の間に駐車スペースを設ければ米子市以外の地域から来た人も立ち寄りやすいと考える。周辺の散策や写真撮影ができるようなスペースを整備すれば今後も活用できると考えられる。 ・ 真下（吉岡側）の河川敷の整備（駐車場、公園、広場等）をして、イベントなど開催して、市民に重要性をアピールしたり、愛着を持って保存の必要性を理解してもらう努力も必要だと思います。塗装時には経費内でペイントの色も熟考し、多くの人に好まれる橋にしてほしいです。 	4
巖地区	在り方検討委員会 ・ アンケート	<ul style="list-style-type: none"> ・ 検討委員会の最終決定はいつを目指しているのか。 ・ 検討委員会でのアンケートの重要性を知りたい。 	4
巖地区	その他	<ul style="list-style-type: none"> ・ 建設当時、地域に大庄屋があり骨を折られて当時施工されたと思う。米子市になってから地域の体育館でも雨漏りが起きていたり、修繕に対していろいろと投げやりなのではないか。 ・ 橋の点検、補修ができる人を増やしていかなければならない。土木に関するイメージ向上を含め、人を育てる側にシフトしていただきたい。 	5
巖地区	在り方について	<ul style="list-style-type: none"> ・ 撤去すれば何も残らない。20年とはいわず今後も残してほしい。 ・ 年々の積立金を残すなどして今後も維持していただきたい。 ・ この先、子供達に保存の費用を負担させるのは大変と思われます。未来に発生する費用を負担する立場の人の意見を多く取り入れるべきと思われます。「歴史的景観に寄与する」ためには、ボロボロの状態ではだめなので、有形文化財としての状態を維持できるか疑問である。 	6

【車尾地区（車尾公民館）】

日野橋を文化財として残してほしいという意見が多く、活用について活発な意見あった。また、撤去についても親柱を残すなど歴史・文化に配慮した意見があった。

	項目	意見	意見数
車尾地区	現況の利用	<ul style="list-style-type: none"> ・観光スポットとして多くのカメラマンが訪ねている。 ・近隣の地域に住んでいて景観を楽しんでいる。 	4
車尾地区	歴史・文化	<ul style="list-style-type: none"> ・新日野橋を建設するにあたって撤去案が出たが、努力をして文化財として残した。 ・冬場は白い橋と白い雪、大山、青空との調和がとても美しい。 ・日野橋を撤去すれば、米子市民は文化財を大事にしないと他の地域に思われてしまうと考えられる。 	9
車尾地区	活用方法	<ul style="list-style-type: none"> ・健康志向が強くなっている中、日野橋は散歩道として利用できると思う。 ・日野橋、戸上城跡、水道局、十一面観音などの文化財、ダイヤモンド大山の景色なども含め1つのモデルコースが作れるのではないかな。 ・トライアスロンで橋を通るようにすればよいと考える。 ・行政任せ、市民任せではなくみんなで知恵を絞って前向きな議論をお願いしたい。 ・日野橋そのものの価値を市民にアピールし注目させる必要がある。日野橋に足を運ぶイベント、全国規模のイベントでの活用工夫、資金面の工夫など、市民や市民団体からの知恵、アイデアを募るなどのアクションを希望。国の有形文化財として、まちづくりの手段として活用しては。 	5
車尾地区	在り方検討委員会・アンケート	<ul style="list-style-type: none"> ・高校生がよく利用している。利用者全員を対象としたアンケートも実施してほしい。 ・撤去に賛成する意見が多数を占める可能性もあり「アンケートの結果により撤去する」ことがないようにしてほしい。 ・日野橋が「歴史的景観に寄与しているもの」という位置付けであることから、観光資源としての検討をお願いしたい。 	7
車尾地区	在り方について	<ul style="list-style-type: none"> ・大切な税金の浪費を減らすためにも、初代の日野橋と同様に案内板と部材の一部を残してそれ以外は撤去した方がいいと考える。 ・せっかく文化財として保存したものを壊すのは、明治の世に米子城天守閣を風呂場の薪にした轍を、また米子人は繰り返すのか。今になってその米子城の整備に何億も投じているのに、日野橋の存続に投資することはできないのか。 ・保存については文化遺跡の一つとして全国65番に記載してある日野橋を保存してほしい。先人達の功績をたたえ、存続を願う。 	5
車尾地区	その他	<ul style="list-style-type: none"> ・補修工事は実施予定で間違いはないか。 ・PCBの処理は法律が決まっているので適正に処理される事を望みます。 ・仮に撤去するという事になった場合は、交通インフラの整備の観点から、代替となる「歩行者用橋」の設置をお願いします。 	6

5.3 委員会設置要綱

日野橋の在り方検討委員会設置要綱

(設置)

第1条 昭和4年の建設から90年以上が経過し、老朽化が進んでいる日野橋の今後の在り方について、幅広い視野に立って多角的に検討するため、日野橋の在り方検討委員会（以下「委員会」という。）を設置する。

(所掌事務)

第2条 委員会は、日野橋の現状を踏まえた今後の在り方について検討し、その結果を市長に報告するものとする。

(組織)

第3条 委員会は、委員10人以内で組織する。

2 委員は、次に掲げる者のうちから、市長が委嘱する。

- (1) 学識経験のある者
- (2) 関係行政機関の職員
- (3) 前2号に掲げる者のほか、市長が適当と認める者

3 委員の任期は、1年とする。ただし、補欠の委員の任期は、前任者の残任期間とする。

(委員長及び副委員長)

第4条 委員会に、委員長及び副委員長1人を置き、委員の互選により選任する。

2 委員長は、会務を総理し、委員会を代表する。

3 副委員長は、委員長を補佐し、委員長に事故があるとき、又は委員長が欠けたときは、その職務を代理する。

(会議)

第5条 委員会の会議（以下単に「会議」という。）は、委員長が招集し、委員長が議長となる。

2 前項の規定にかかわらず、委員の委嘱後初めての会議は、市長が招集する。

3 委員会は、委員の過半数が出席しなければ、会議を開くことができない。

(庶務)

第6条 委員会の庶務は、米子市都市整備部道路整備課において処理する。

(委任)

第7条 この要綱に定めるもののほか、委員会の運営に関し必要な事項は、委員長が委員会に諮って定める。

附 則

この要綱は、令和5年10月6日から施行する。

5.4 委員名簿

日野橋の在り方検討委員会委員一覧を以下に示す。委員変更は全3回であった。

日野橋の在り方検討委員会 委員一覧(第1回)

	所属		氏名
学識経験者	鳥取大学	工学部社会システム土木系学科 教授	ふくやま けい 福山 敬
		工学部社会システム土木系学科 教授	あさい ひでこ 浅井 秀子
	米子高専	総合工学科建築デザイン部門教授	たかます よしこ 高増 佳子
行政関係者	国土交通省	倉吉河川国道事務所道路管理課長	おかもと かつひこ 岡本 勝彦
	鳥取県	地域社会振興部文化財局文化財課長	かたやま のぶひろ 片山 暢博
		米子県土整備局計画調査課長	ぬか やすとし 額 康俊
地元関係者	事尾地区自治連合会	自治連合会長	たかの かずお 高野 和男
	蔵地区自治連合会	自治連合会長	たわら しゅんいち 俵 俊一
公募	一般公募		ながお かおり 長尾 かおり
	一般公募		わだ よしひろ 和田 嘉宥

【事務局】	米子市	都市整備部道路整備課	交通安全施設担当
		経済部文化観光局文化振興課	文化財担当

日野橋の在り方検討委員会 委員一覧(第2回～4回)

◎委員長 ○副委員長

	所属		氏名
学識経験者	鳥取大学	工学部社会システム土木系学科 教授	ふくやま けい ◎ 福山 敬
		工学部社会システム土木系学科 教授	あさい ひでこ 浅井 秀子
	米子高専	総合工学科建築デザイン部門教授	たかます よしこ ○ 高増 佳子
行政関係者	国土交通省	倉吉河川国道事務所道路管理課長	みよし たけお 三好 健夫
	鳥取県	地域社会振興部文化財局文化財課長	なかもり しょう 中森 祥
		米子県土整備局計画調査課長	ぬか やすとし 額 康俊
地元関係者	車尾地区自治連合会	自治連合会長	たかの かずお 高野 和男
	巖地区自治連合会	自治連合会長	たわら しゅんいち 俵 俊一
公募	一般公募		ながお かおり 長尾 かおり
	一般公募		わだ よしひろ 和田 嘉宥

【事務局】	米子市	都市整備部道路整備課	交通安全施設担当
		経済部文化観光局文化振興課	文化財担当

日野橋の在り方検討委員会 委員一覧(第5回)

◎委員長 ○副委員長

	所属		氏名
学識経験者	鳥取大学	工学部社会システム土木系学科 教授	ふくやま けい ◎ 福山 敬
		工学部社会システム土木系学科 教授	あさい ひでこ 浅井 秀子
	米子高専	総合工学科建築デザイン部門 教授	たかます よしこ ○ 高増 佳子
行政関係者	国土交通省	倉吉河川国道事務所道路管理課長	さとう あつし 佐藤 篤
	鳥取県	地域社会振興部文化財局文化財課長	なかもり しょう 中森 祥
		米子県土整備局計画調査課長	のぐち やすひろ 野口 泰弘
地元関係者	車尾地区自治連合会	自治連合会長	たかの かずお 高野 和男
	蔵地区自治連合会	自治連合会長	たわら しゅんいち 俵 俊一
公募	一般公募		ながお かおり 長尾 かおり
	一般公募		わだ よしひろ 和田 嘉寿

【事務局】	米子市	都市整備部道路整備課	交通安全施設担当
		経済部文化観光局文化振興課	文化財担当

5.5 会議開催経過

	日時	内容
第1回	令和6年3月28日	日野橋の現状について、日野橋の今後の在り方の検討、委員現地踏査
第2回	令和6年7月30日	日野橋のこれまでの経過、日野橋の今後の検討事項、次回の検討委員会に向けて
第3回	令和6年11月19日	前回委員会の質疑事項、現地調査結果、今後の修繕工事、修繕工事後の在り方について、市民アンケートについて、その他
市民アンケート	令和7年2月14日 ～28日	米子市民3000人(18才以上)を対象に日野橋に関するアンケートを実施
地元意見交換会	令和7年2月20日 、22日	春日地区、車尾地区、巖地区を対象に日野橋に関する意見交換会を実施
第4回	令和7年3月27日	市民アンケート・地元意見交換会結果について