

横浜横須賀道路 釜利谷高架橋耐震補強設計

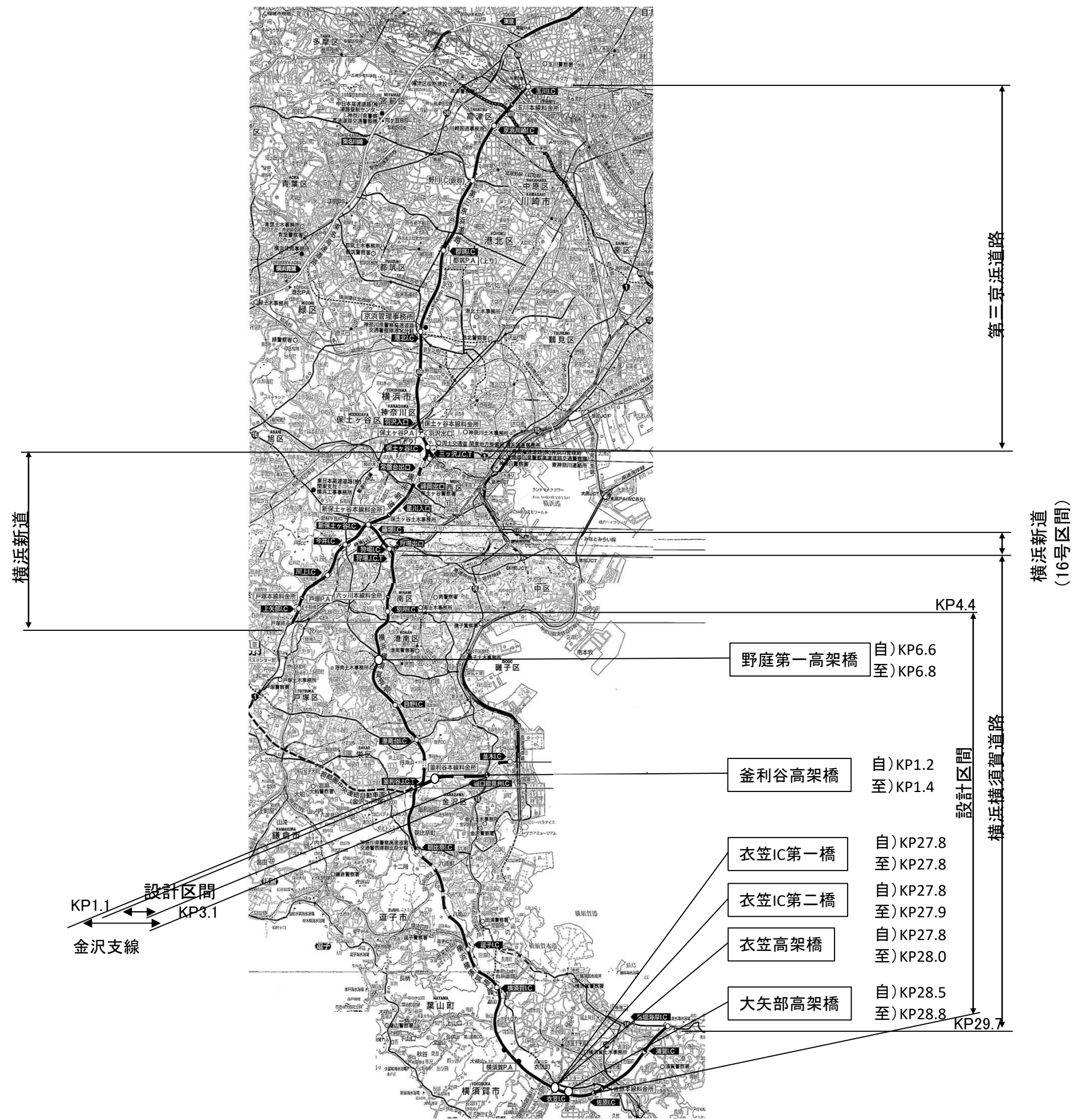
参 考 図

令和 6 年 5 月

東日本高速道路株式会社 関東支社
京 浜 管 理 事 務 所

位置図

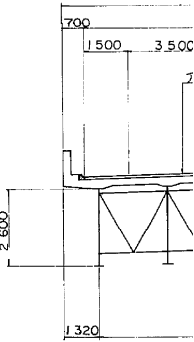
/



| | | |
|-------------------------|------------------|--|
| 横浜横須賀道路 釜利谷高架橋耐震補強設計 | | |
| 図面の種類 | 位置図 | |
| 縮尺 | 図面番号 | |
| 設計会社名 | 東日本高速道路株式会社 関東支社 | |
| 事務所名 | 横浜管理事務所 | |

釜利谷高架橋

全体一般図



道路中心線
上り線地覆右側
下り線地覆左側
推定支持層

| 測点 | 単距離 | 累加距離 | 地盤高 | 計画高 |
|---------------------|---------|-----------|-------|--------|
| STA 30+0 | -20.000 | -3000.000 | 63.70 | 79.48 |
| +20 | -20.000 | -3020.000 | 72.98 | 79.48 |
| ④ +35 | 15.000 | -3035.000 | | 79.673 |
| +40 | 5.000 | -3040.000 | 62.80 | 79.748 |
| +60 | -20.000 | -3060.000 | 46.50 | 80.046 |
| NE 3+1 (450.071) | 5.067 | -3055.067 | 39.17 | 80.121 |
| ⑤ +75 | 19.933 | -3075.000 | | 80.332 |
| +80 | 17.000 | -3092.000 | 35.43 | 80.348 |
| STA 31+0 | -20.000 | -3100.000 | 32.53 | 80.648 |
| +20 | -20.000 | -3120.000 | 50.27 | 80.948 |
| ⑥ +24 | 4.000 | -3124.000 | | 81.008 |
| +40 | 16.000 | -3140.000 | 56.32 | 81.248 |
| +60 | -20.000 | -3160.000 | 56.22 | 81.548 |
| ⑦ +69 | 9.000 | -3169.000 | | 81.683 |
| +80 | -11.000 | -3180.000 | 59.70 | 81.648 |
| STA 32+0 | -20.000 | -3200.000 | 73.50 | 82.148 |
| ⑧ +13 | 13.000 | -3213.000 | | 82.343 |
| +20 | 7.000 | -3220.000 | | 82.448 |
| +40 | -20.000 | -3240.000 | | 82.748 |

平面線形曲率図

片こう配すり付図

A・450
L・184.091

870

L・670

20.20

R・1100
L・312.923

11.11

11.11

11.11

11.11

11.11

11.11

11.11

11.11

11.11

11.11

11.11

11.11

11.11

11.11

11.11

11.11

11.11

11.11

11.11

11.11

11.11

11.11

11.11

11.11

11.11

11.11

11.11

11.11

11.11

11.11

11.11

11.11

11.11

11.11

11.11

11.11

11.11

11.11

11.11

11.11

11.11

11.11

11.11

11.11

11.11

11.11

11.11

11.11

11.11

11.11

11.11

11.11

11.11

11.11

11.11

11.11

11.11

11.11

11.11

11.11

11.11

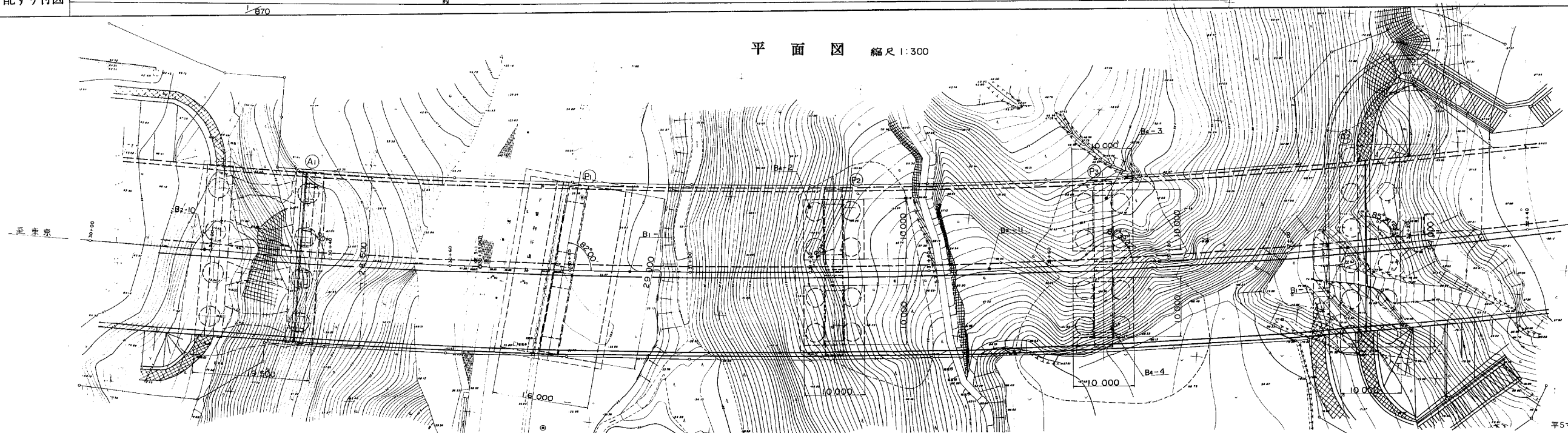
11.11

11.11

11.11

11.11

11.1



深さ ぐい
 $\phi = 13.5$

DL = 60.000

→

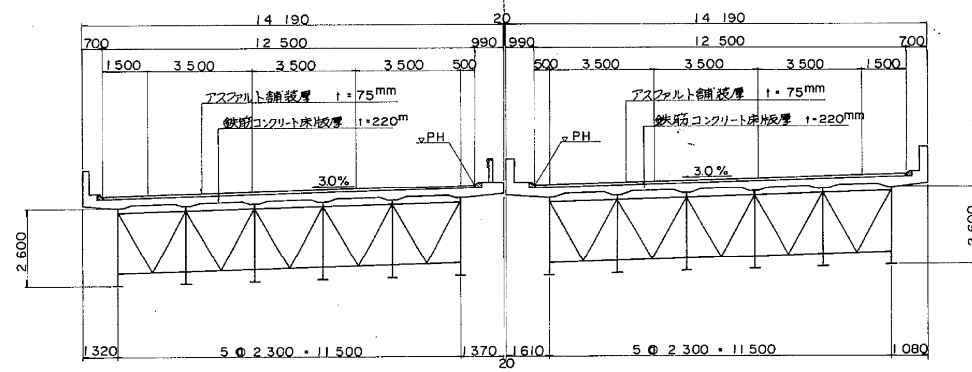
深さ ぐい
 $\phi = 8.000$

全 体 一 般 図

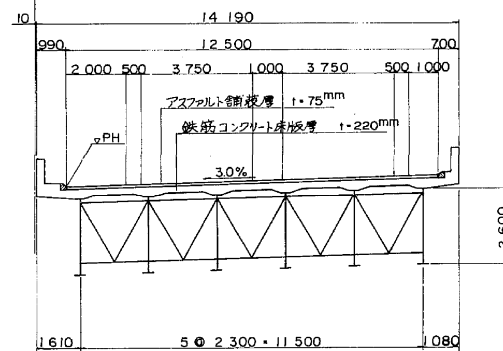
標準横断面図 縮尺 1:100

釜利谷高架橋

完成時幅員構成

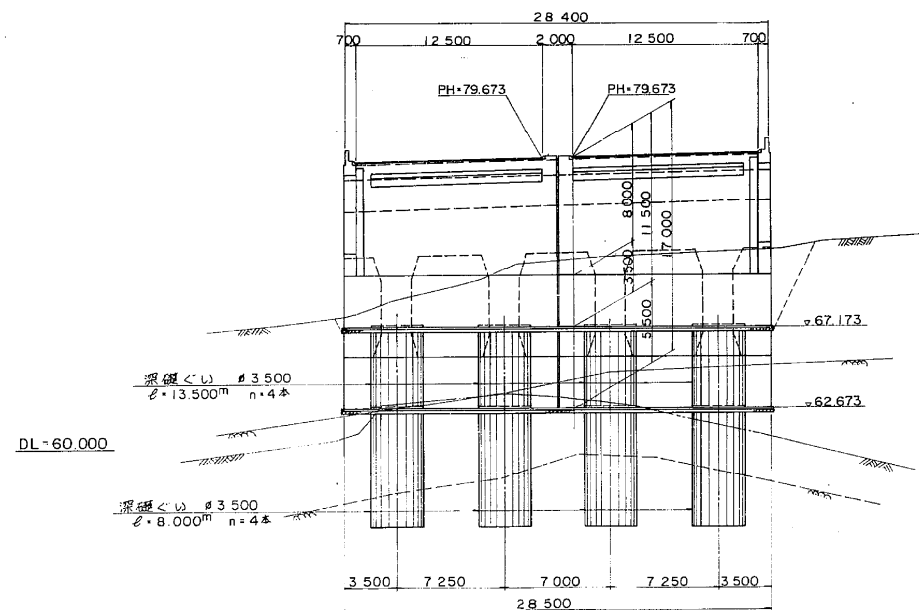


暫定時幅員構成



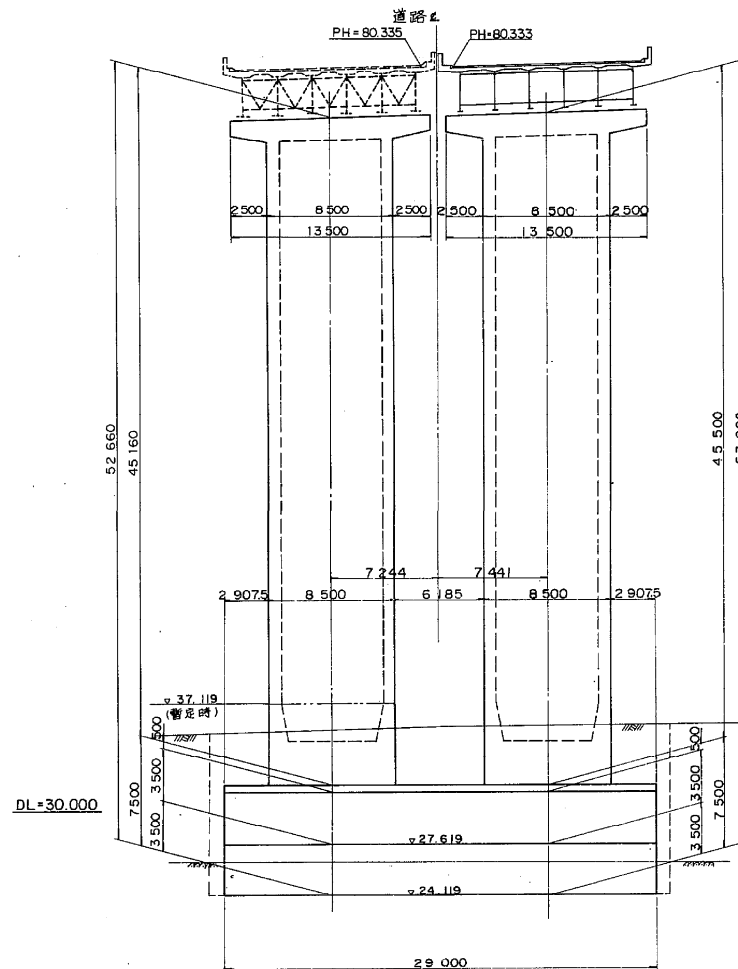
横断面図 縮尺 1:200

(A1) 橋台



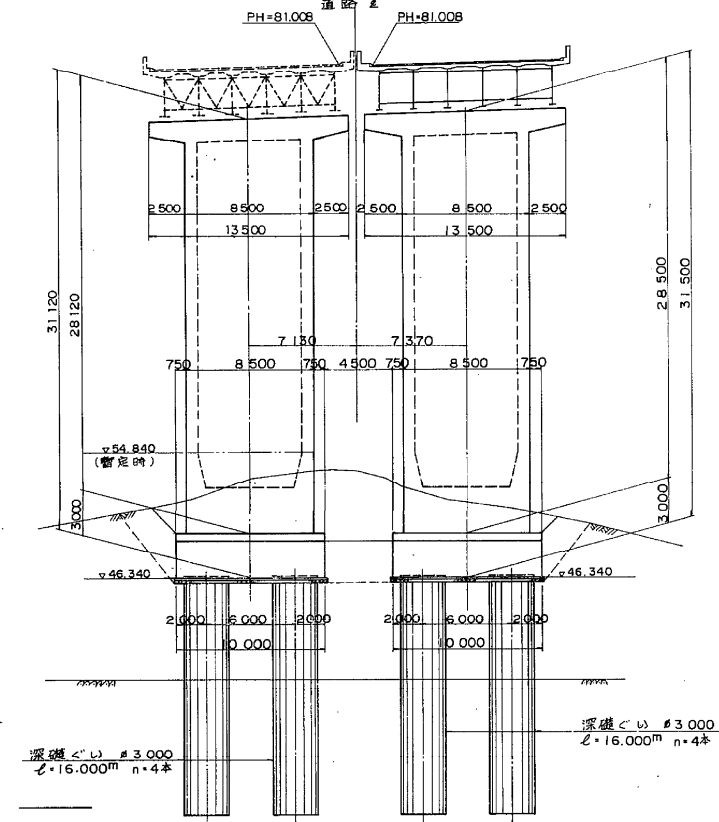
(P1) 橋脚

下り線 上り線



(P2) 橋脚

下り線 上り線



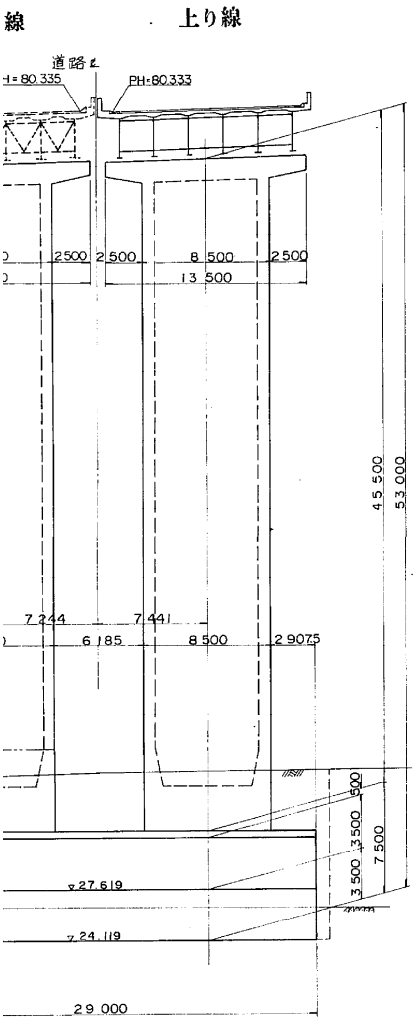
DL=70.000

深さ 3,000
φ=11,000mm n=6本

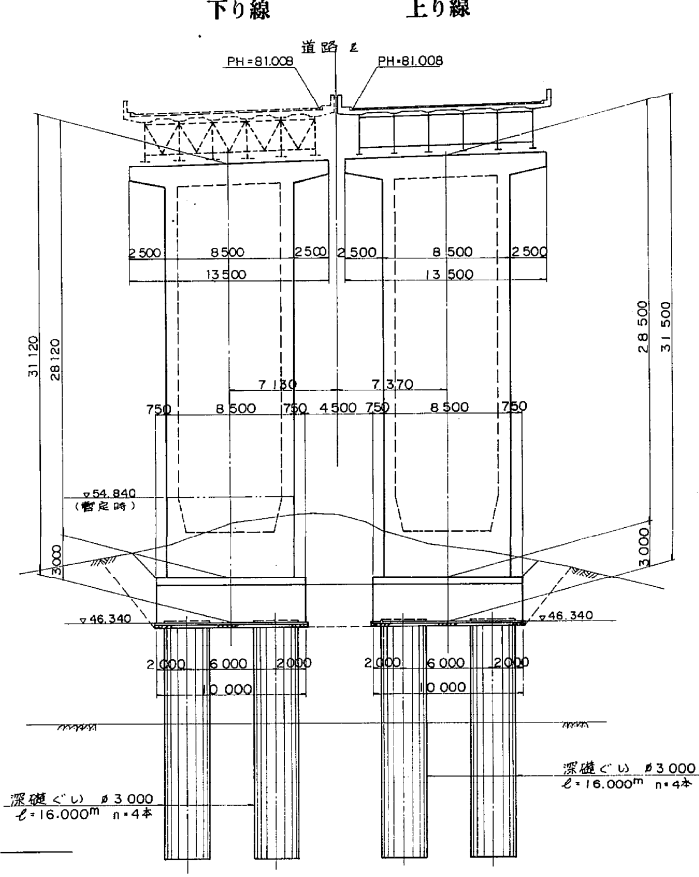
深さ 3,000
φ=14,000mm n=6本

釜利谷高架橋

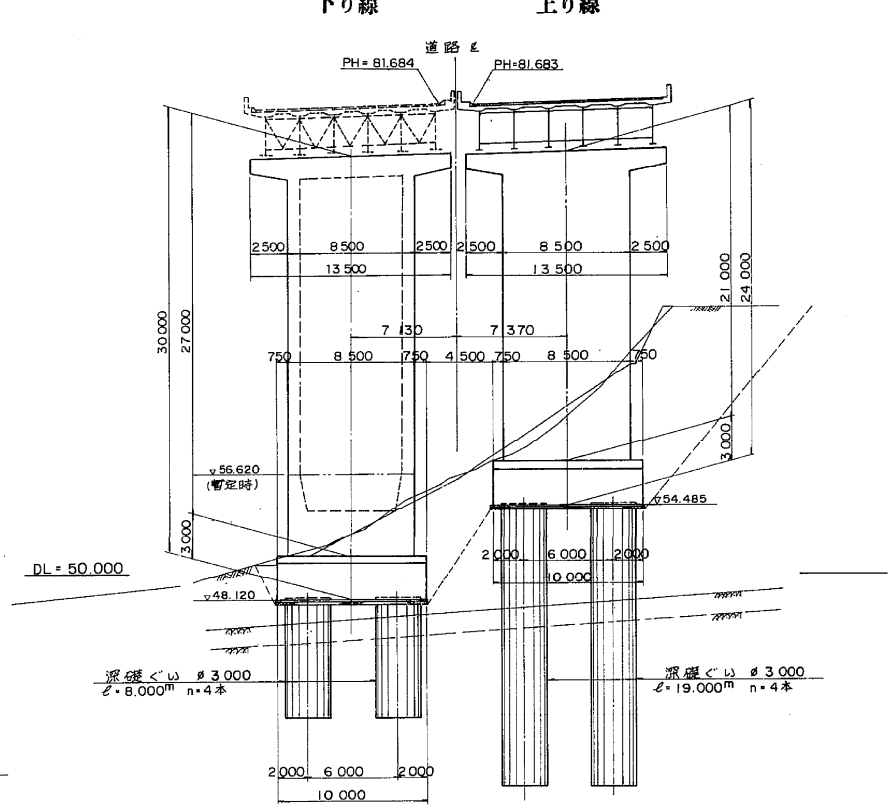
① 橋脚



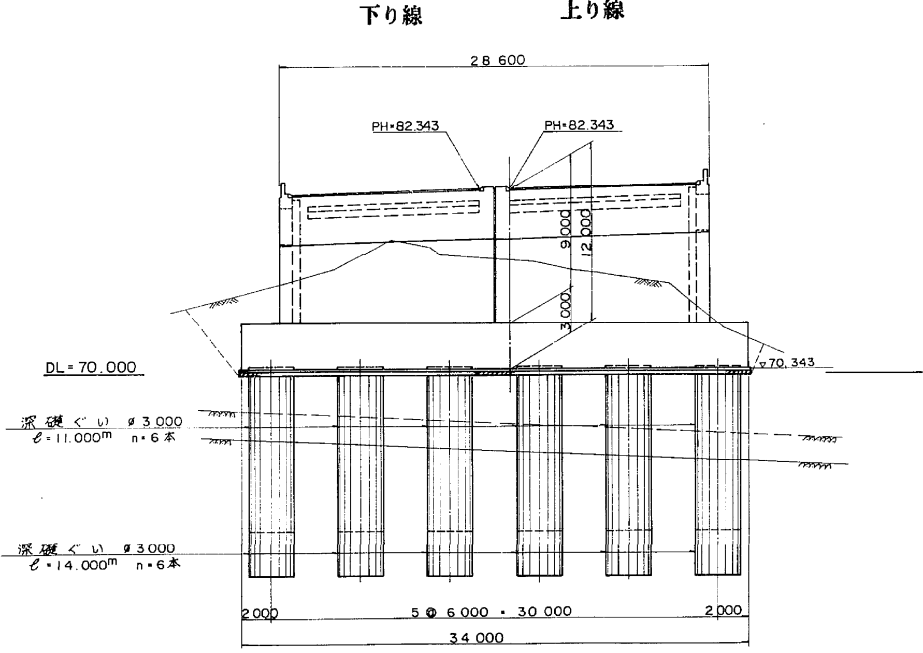
② 橋脚



③ 橋脚

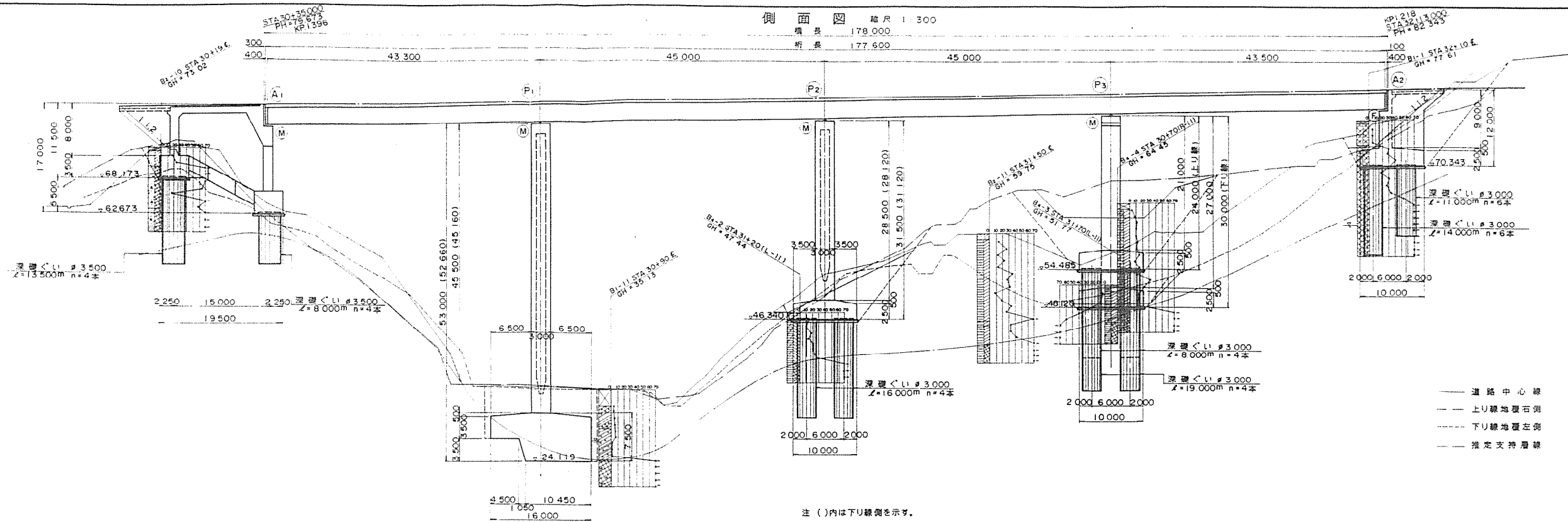


④ 橋台



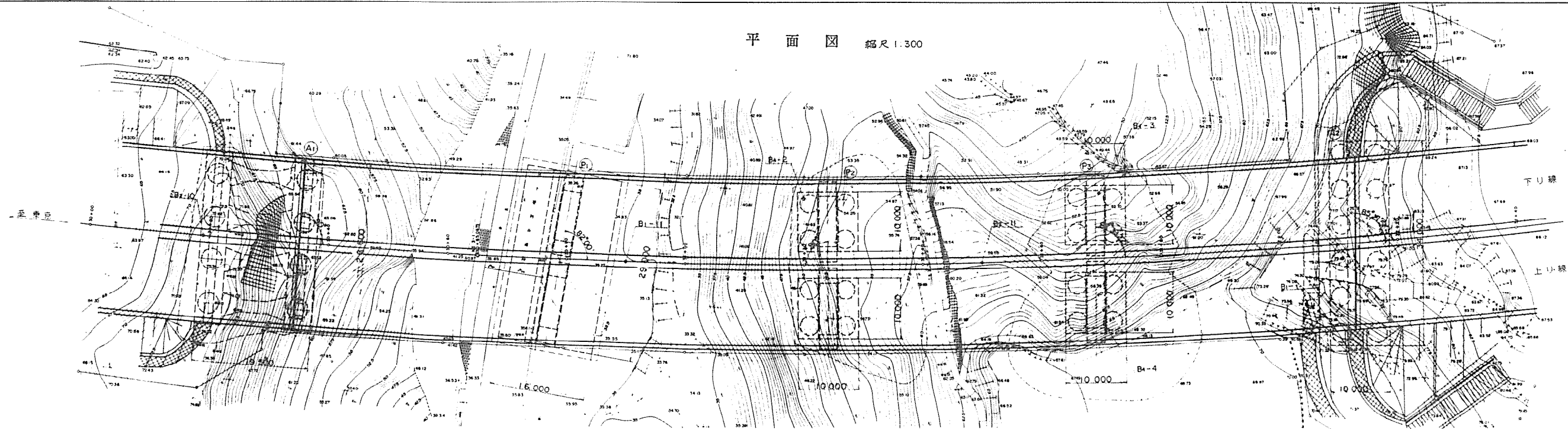
| 設計条件 | | |
|----------|--|--------------------|
| 橋長 | 178m.000 | 桁長 177m.600 |
| 道路規格 | 1種3級A | |
| 荷重 | TL-20 TT-43 | |
| 型式 | 4径間連続鋼鈑桁 | |
| 支間 | 43m.300 + 45m.000 + 45m.000 + 43m.500 | |
| 有効幅員 | 12m.500 | 斜角 90° ~ 85°21'51" |
| 横断勾配 | 3.000% | |
| 縦断勾配 | 1.500% | |
| 地震係数 | 水平震度 $K_H=0.25$ | |
| 床版コンクリート | $\sigma_{ck}=240 \text{ kg/cm}^2$ | |
| 床版鉄筋 | SD35 $\sigma_{sa}=1,400 \text{ kg/cm}^2$ | |
| 適用示方書 | 道路橋示方書・同解説 (昭和55年5月) | |
| 使用材質 | SS41, SM41, SM50Y | |

| | | |
|--------------------|---|----------------------------------|
| 横浜横須賀道路(釜利谷~並木)完成図 | | 627 2473 |
| 工種 | 高架橋 | 4 186 |
| 名称 | 釜利谷高架橋 全体一般図 KPI. 369~KPI. 218 STA30+35.00 ~STA32+13.00 | 縮尺 1/200 1/300 4 186 |
| 日本道路公団 東京第一建設局 | | |

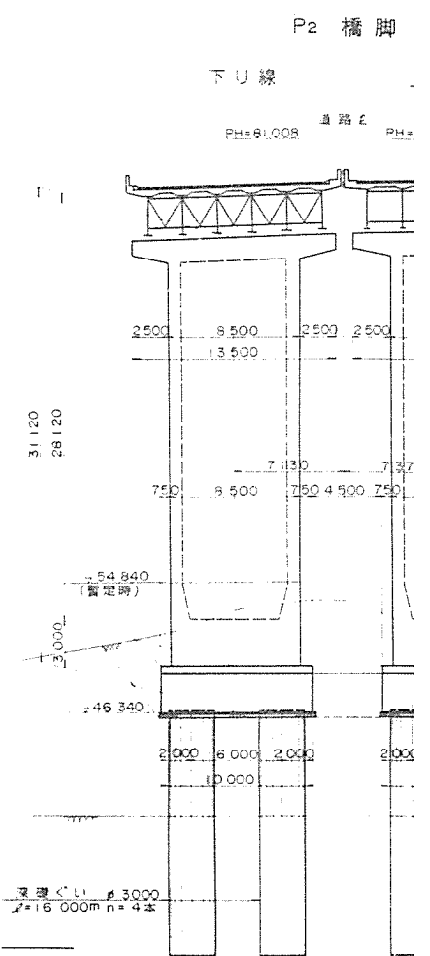
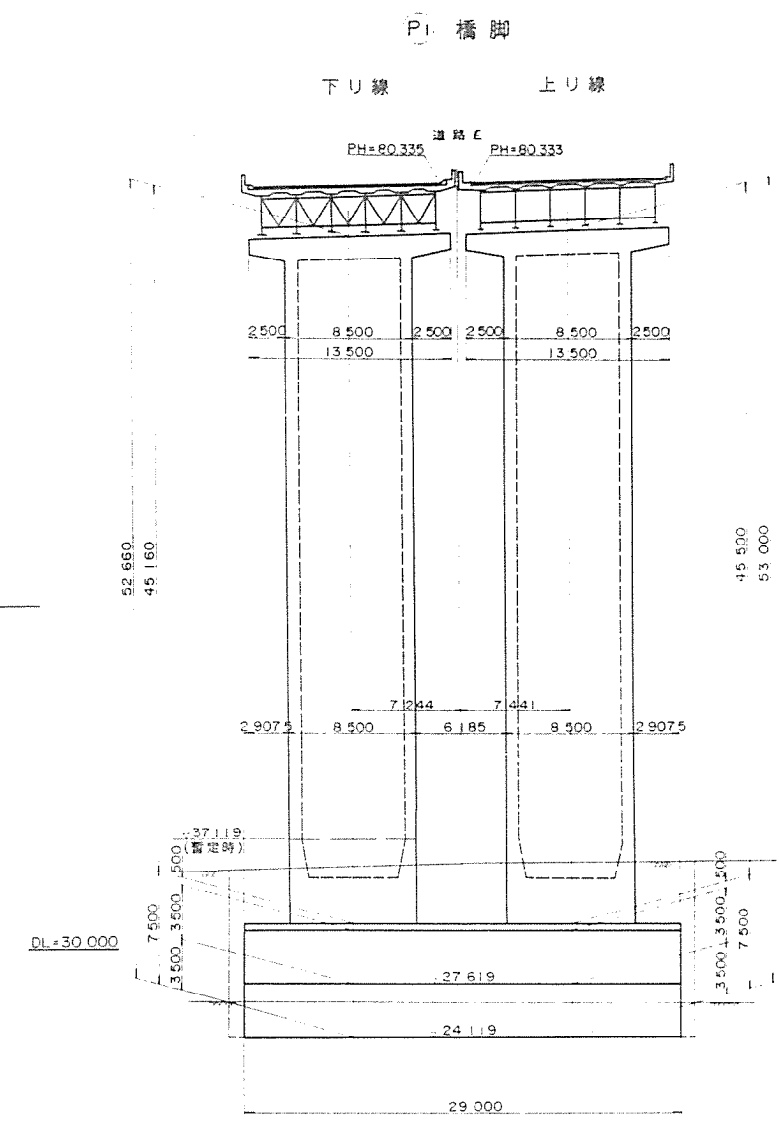
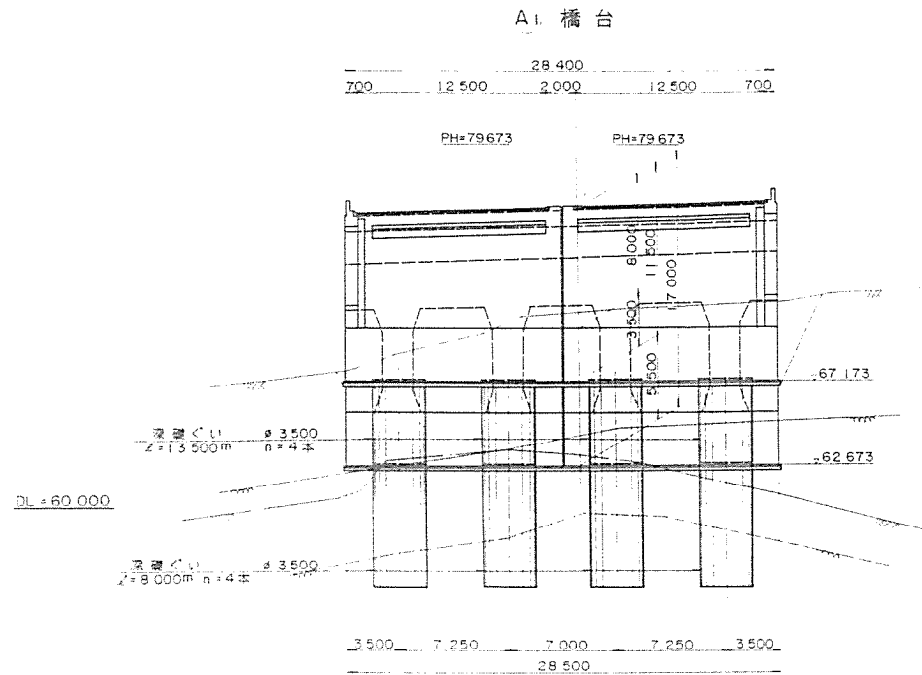
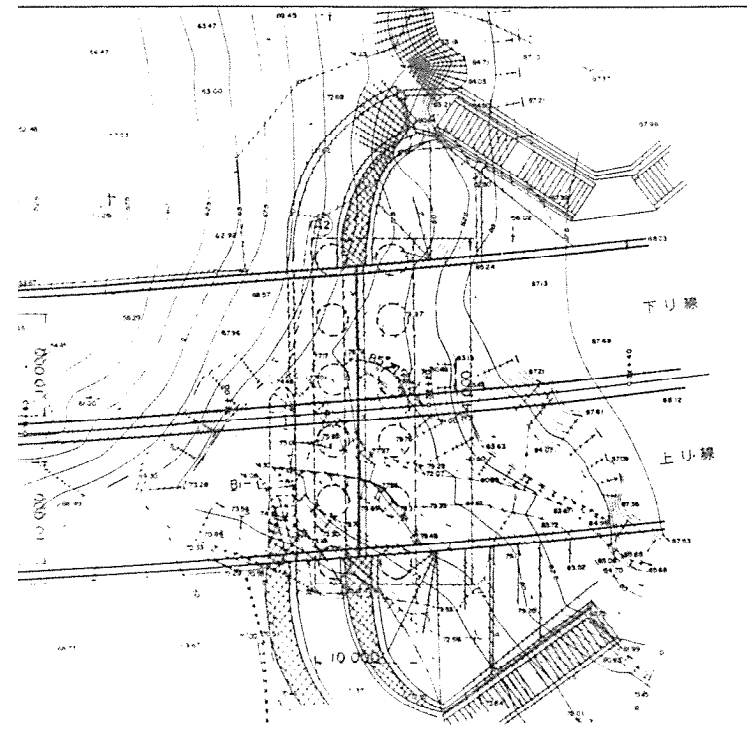
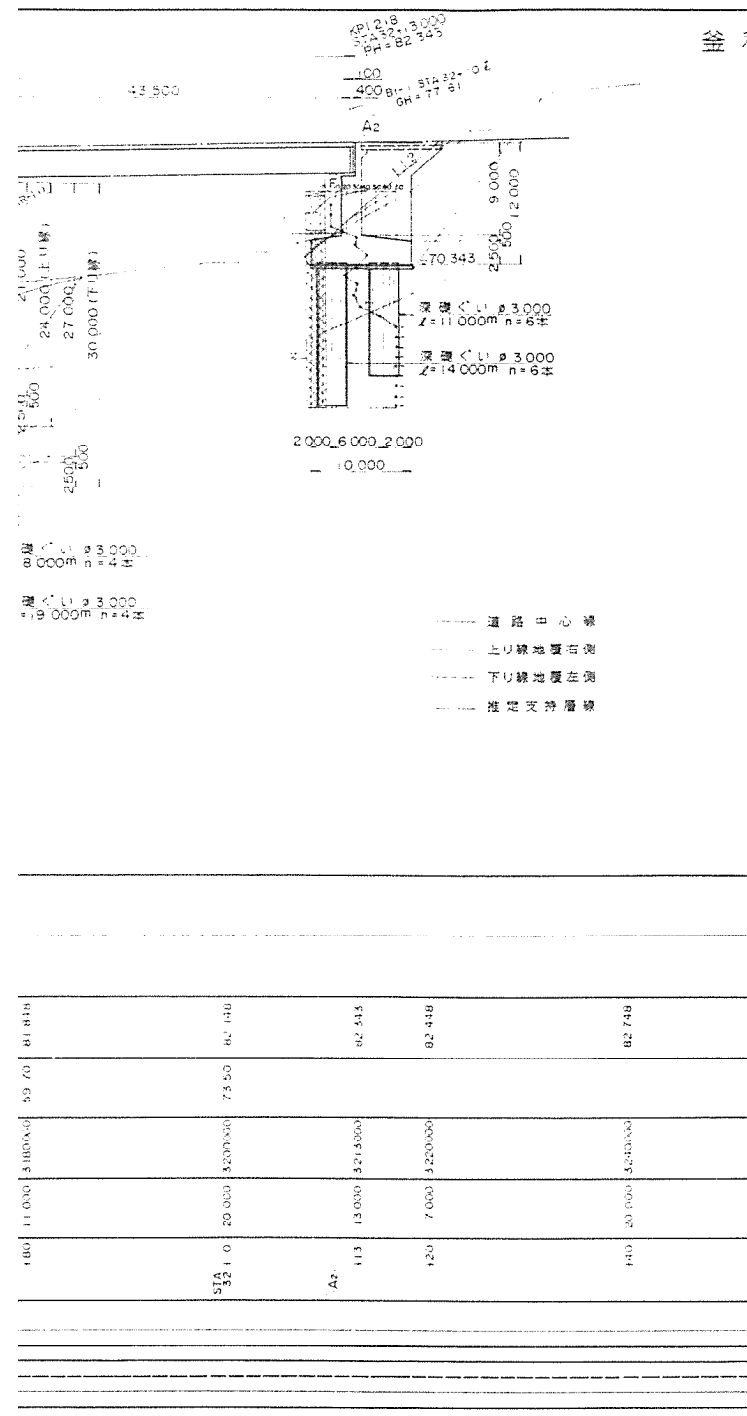


DL = 60

| | | | | | | | | | | | | | | |
|-------------|------------------------|---------|---------|---------|---------|--------------------|-----------|----------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| DL = 10.000 | | | | | | | | | | | | | | |
| 計画高 | 79.148 | 79.438 | 79.673 | 79.748 | 80.048 | 80.124 | 80.323 | 80.548 | 80.948 | 81.008 | 81.248 | 81.548 | 81.693 | 81.848 |
| 地盤高 | 63.70 | 72.98 | 79.673 | 79.748 | 80.048 | 80.124 | 80.323 | 80.548 | 80.948 | 81.008 | 81.248 | 81.548 | 81.693 | 81.848 |
| 累加距離 | 3000000 | 3020000 | 3035000 | 3040000 | 3060000 | 3065067 | 3079000 | 3088000 | 3100000 | 3124000 | 3140000 | 3160000 | 3169000 | 3180000 |
| 単距離 | 20000 | 20000 | 15000 | 5000 | 20000 | 5067 | 13033 | 10000 | 20000 | 4000 | 16000 | 20000 | 9000 | 11000 |
| 測点 | STA 30+0 | +20 | +35 | +40 | +60 | XE3+1 (+65.067) | 79 +80 | STA 31+0 | +20 | +24 | +40 | +60 | +69 | +80 |
| 平面線形曲率図 | A = 450 L = 184.091 | | | | | | | | | | | | | |
| 片ご配すり付図 | 1/870 | | | | | | | | | | | | | |

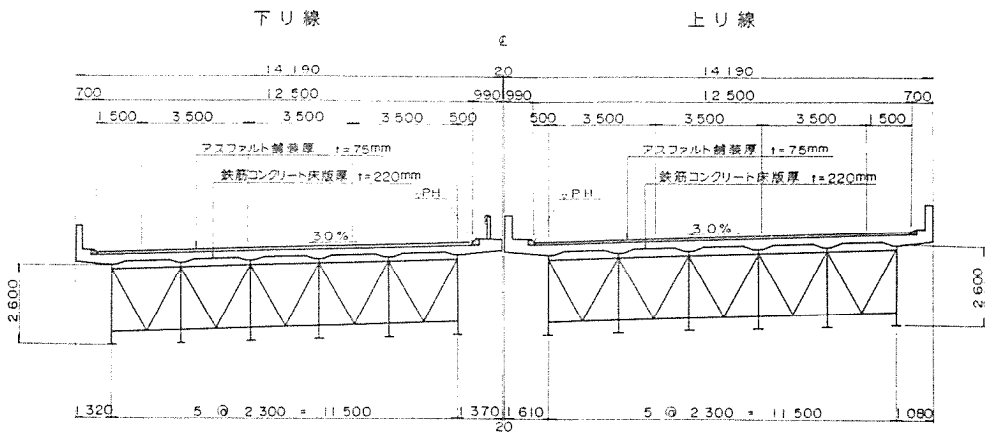


金利谷高架橋(下り線)一般図



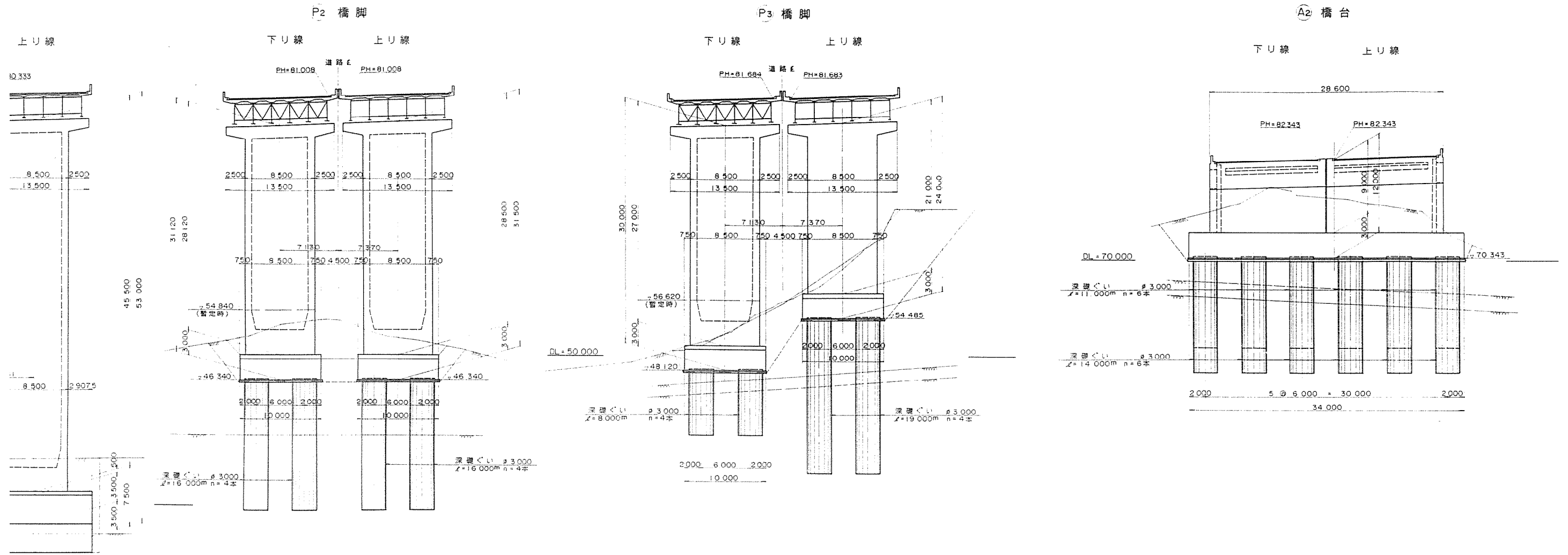
標準断面図 縮尺 1/100

完成時幅員構成



釜利谷高架橋

横断図 縮尺 1/200



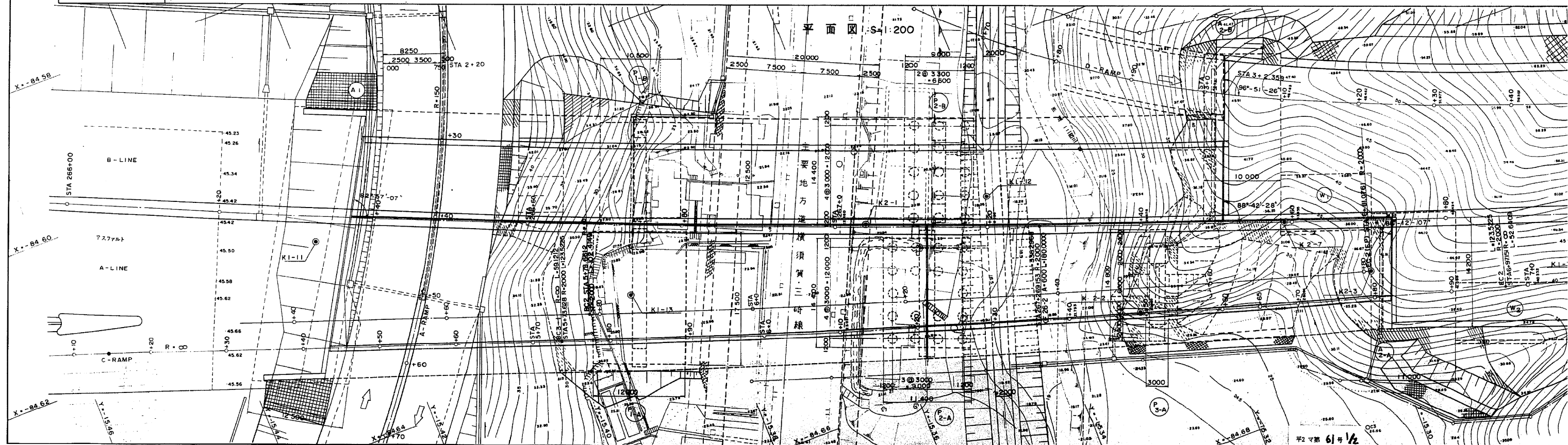
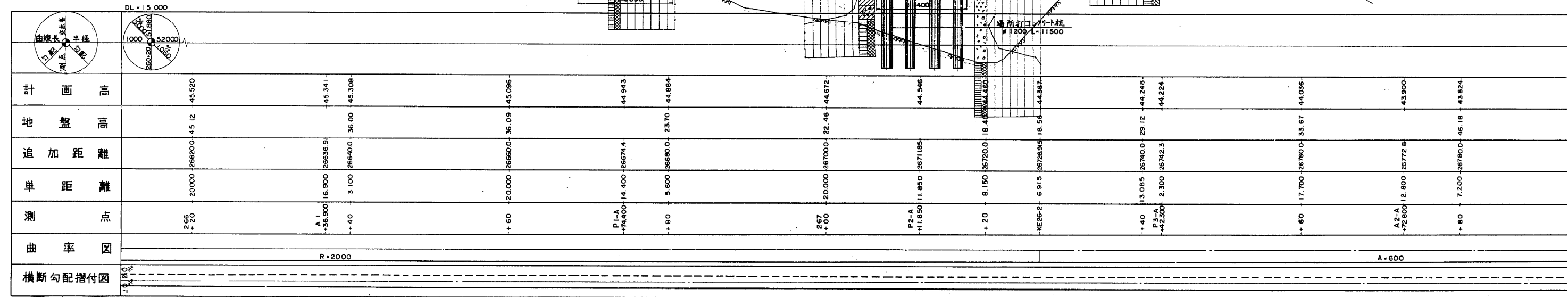
| 設計条件 | |
|----------|--|
| 橋長 | 178m000 |
| 桁長 | 177m600 |
| 道路規格 | I 種 3 級 A |
| 荷重 | TL-20 TT-43 |
| 型式 | 4 径間連続非合成板桁 |
| 支間 | 43m300 + 45m000 + 45m000 + 43m500 |
| 有効幅員 | 12m500 斜角 90° ~ 85° 21' 51" |
| 横断勾配 | 3.000% |
| 縦断勾配 | 1.500% |
| 平面線形 | クロソイド ~ 曲線 |
| 設計速度 | 水平速度 Km = 0.25 |
| 床版コンクリート | σ _{ck} = 24.0 kN/cm ² |
| 床版鉄筋 | SD345 σ _{sa} = 140.0 kN/cm ² |
| 舗装 | アスファルト舗装: 75mm |
| 適用示方書 | 道路橋示方書・同解説 (平成2年2月) |
| | 設計要領第2集 (平成2年7月) |
| | 橋梁設計手引き (平成4年3月) |
| 使用材質 | SS400, SM400, SM490Y |

| | | |
|-----------------------------|---|---|
| 横浜横須賀道路 (釜利谷JCT~並木IC)完成図 | | 180 1021 |
| 工種 | 高架橋 | 5 127 |
| 名称 | 釜利谷高架橋 釜利谷高架橋(下り線)一般図 KP.1396~1.218 | 縮尺 1:300 1:200 1:100 5 127 |
| 日本道路公団 東京第一建設局 | | |

衣笠高架橋

側面圖 S = 1 : 200

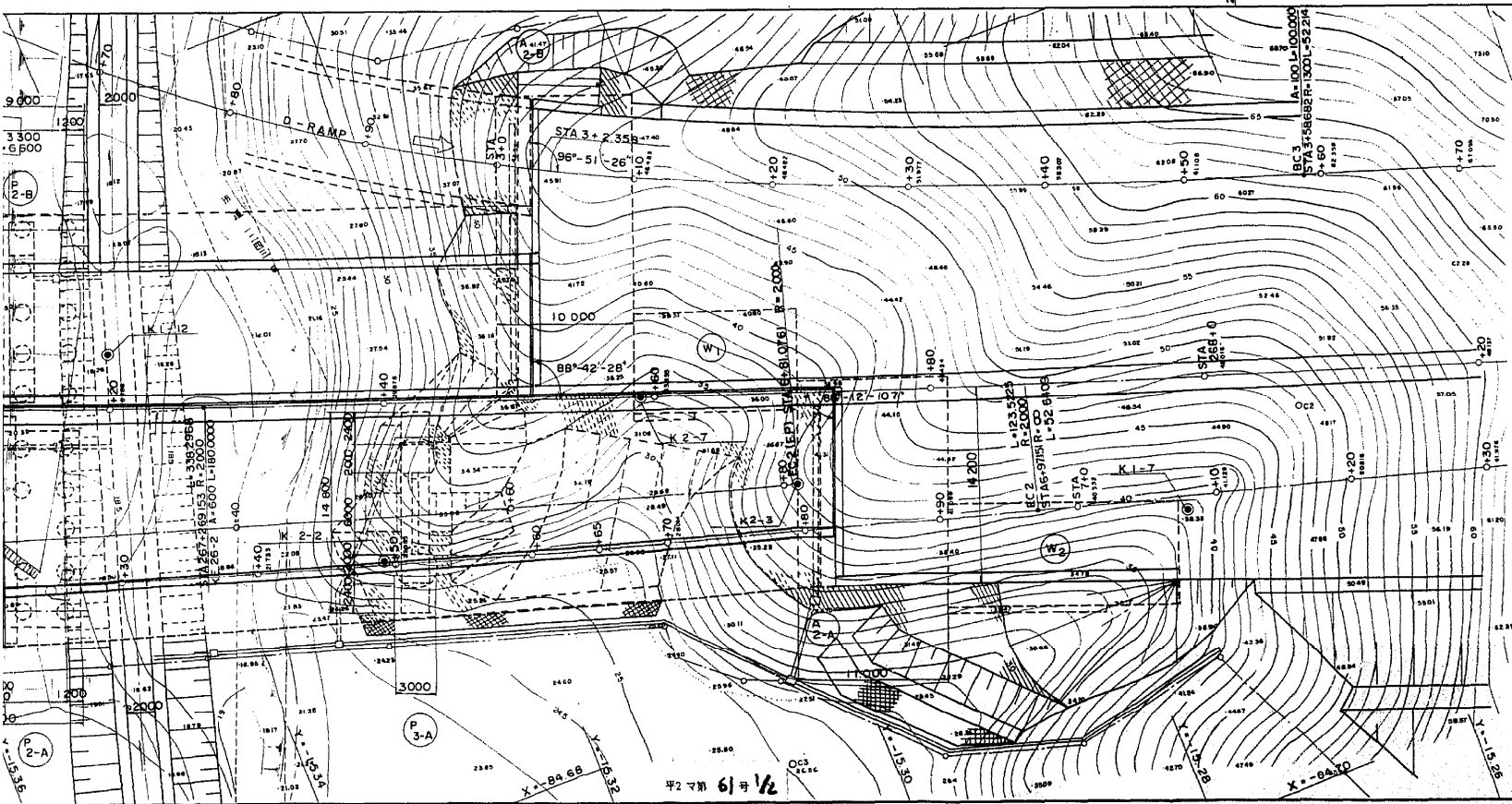
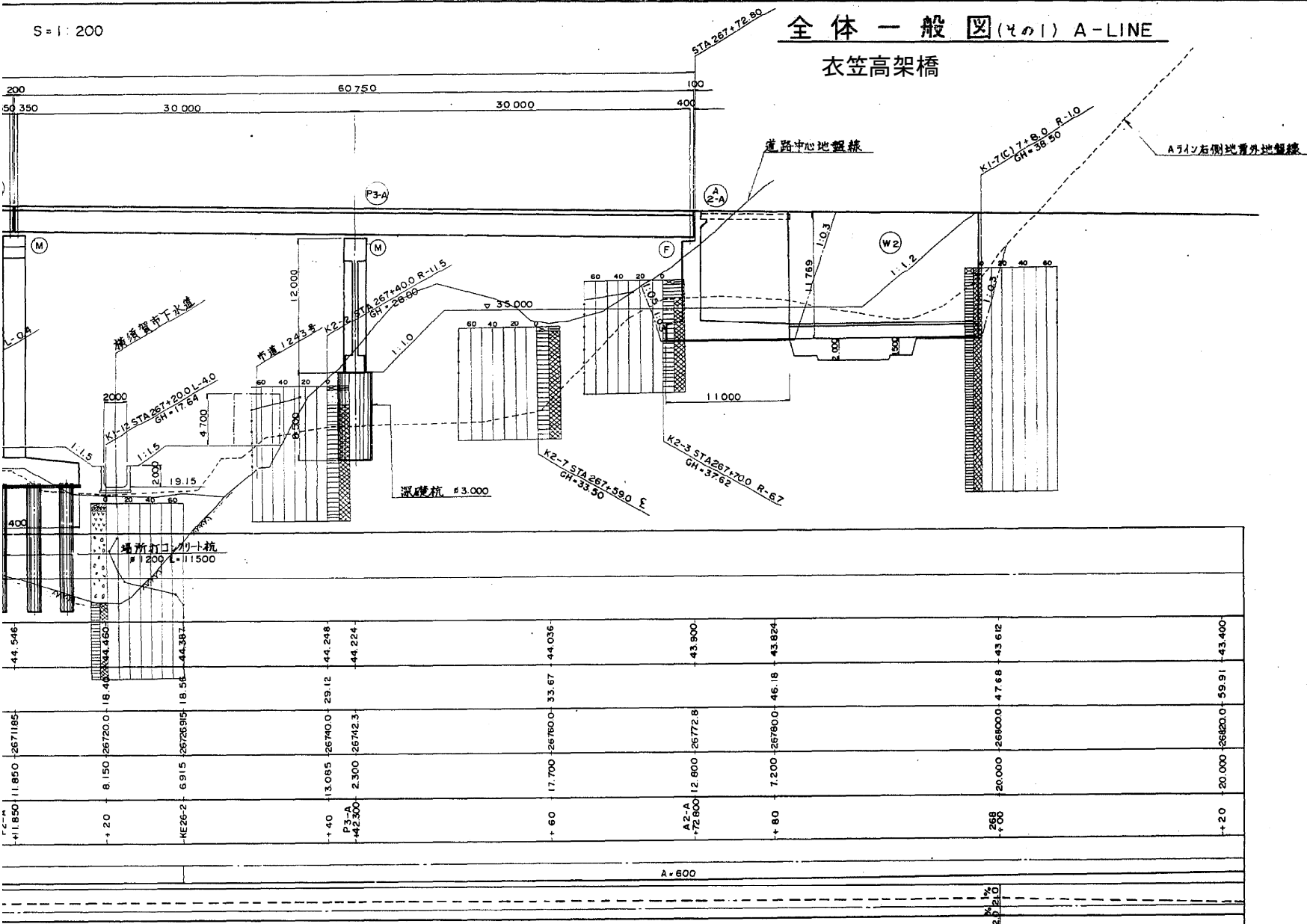
全体一



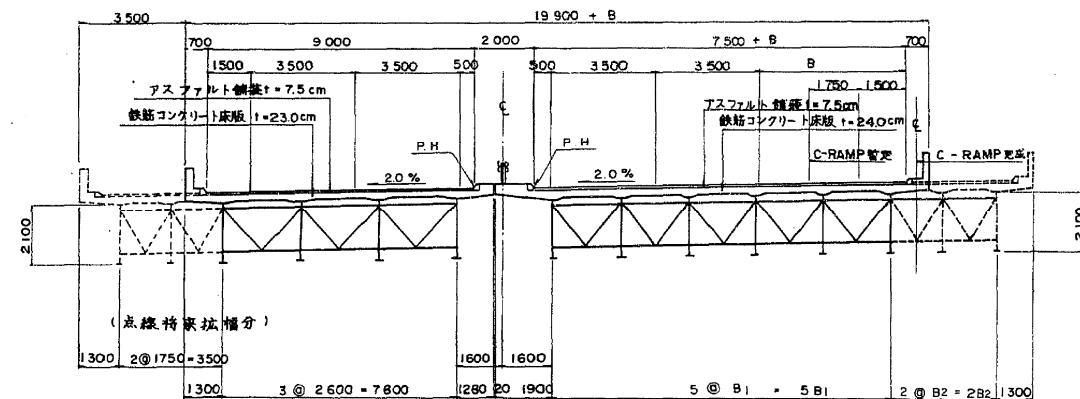
S=1:200

全体一般図(Ⅰ) A-LINE

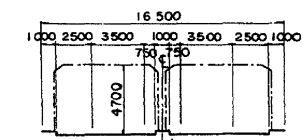
衣笠高架橋



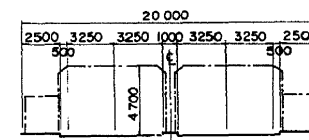
標準横断面図 S=1:100



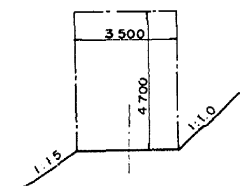
衣笠インターランプ S=1:200



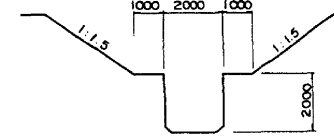
郡市計画道 横須賀三崎線 S=1:200



市道1243号線 S=1:100



横須賀市下水道 S=1:100



| 設計条件 | |
|-------|---|
| 橋長 | (A) 135.900 桁長 (A) 74.800, 60.800 |
| 道路規格 | 1種3級A |
| 荷重 | TT-43 TL-20 |
| 型式 | (A) 鋼2径間連続鉄桁 (2連) |
| 支間 | (A) 2@37.000, 2@30.000 |
| 有効幅員 | (A) ~ 斜角図示 |
| 横断勾配 | 2.000% 片勾配 |
| 縦断勾配 | 1.080% |
| 地震係数 | Kh=0.18 (A1, P1, P3, A2) Kh=0.2 (P2) |
| 使用材料 | コンクリート CCK=240 kg/cm ² 鉄筋 SD-35 鋼材 S541, SM50Y |
| 適用示方書 | 道路橋示方書 (昭和55年2月) |

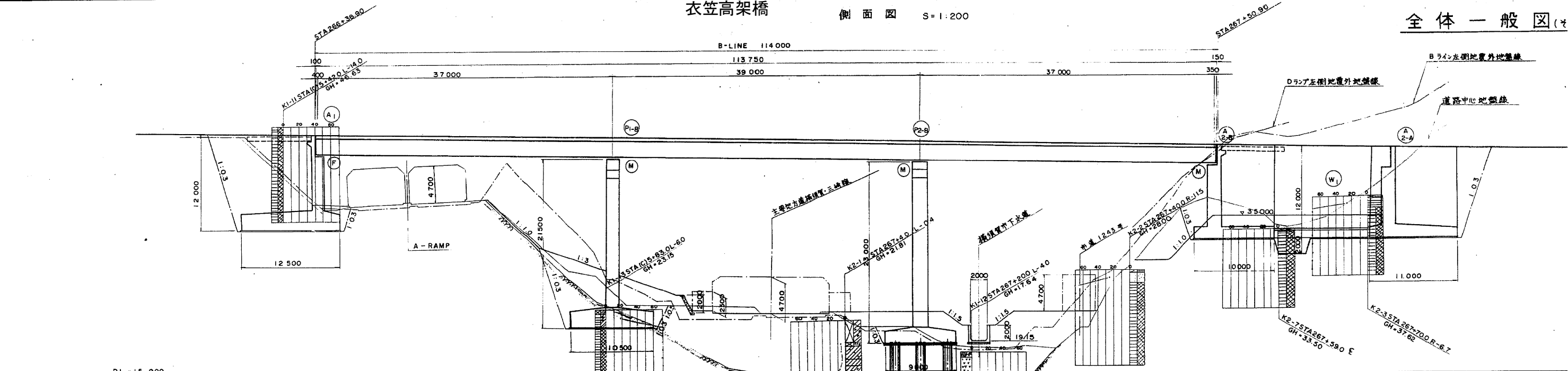
| | | |
|-----------------------|--|------|
| 横浜横須賀道路(衣笠~佐原)完成図 | | 61 |
| 高架橋 | | 1530 |
| 名 | | 4 |
| 称 | | 647 |
| 衣笠高架橋 | | 4 |
| KP266195-KP267554 | | 214 |
| ASTA266+3690-ASTA267+ | | |
| 7280 全体一般図(Ⅰ) | | |
| 日本道路公団東京第一建設局 | | |

平2 マ第 61号

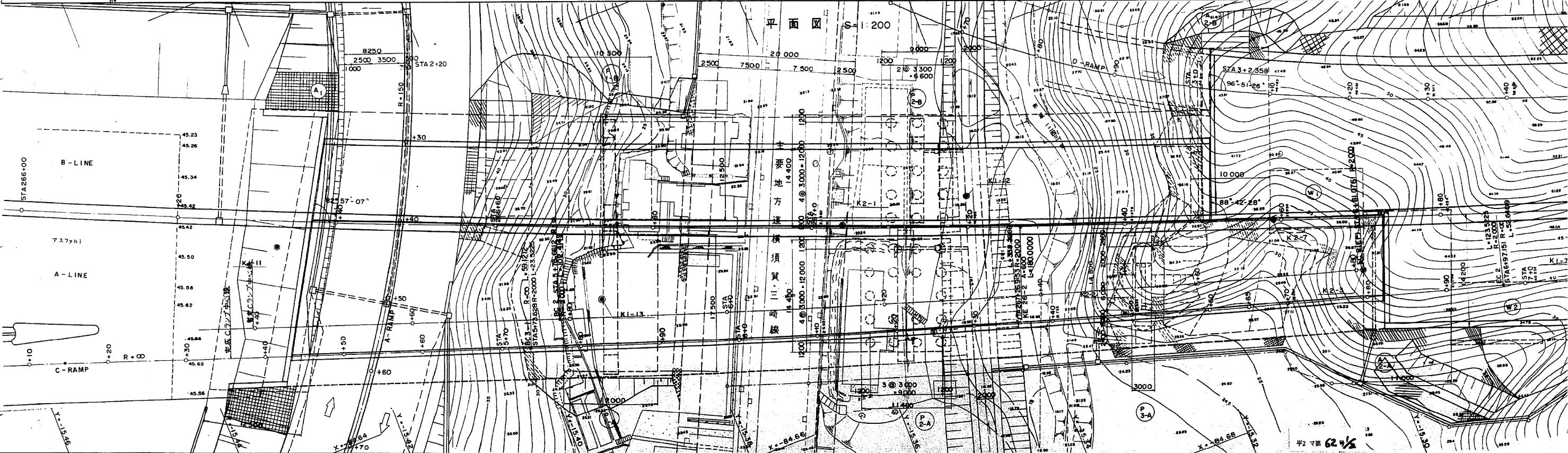
衣笠高架橋

側面図 S=1:200

全体一般図

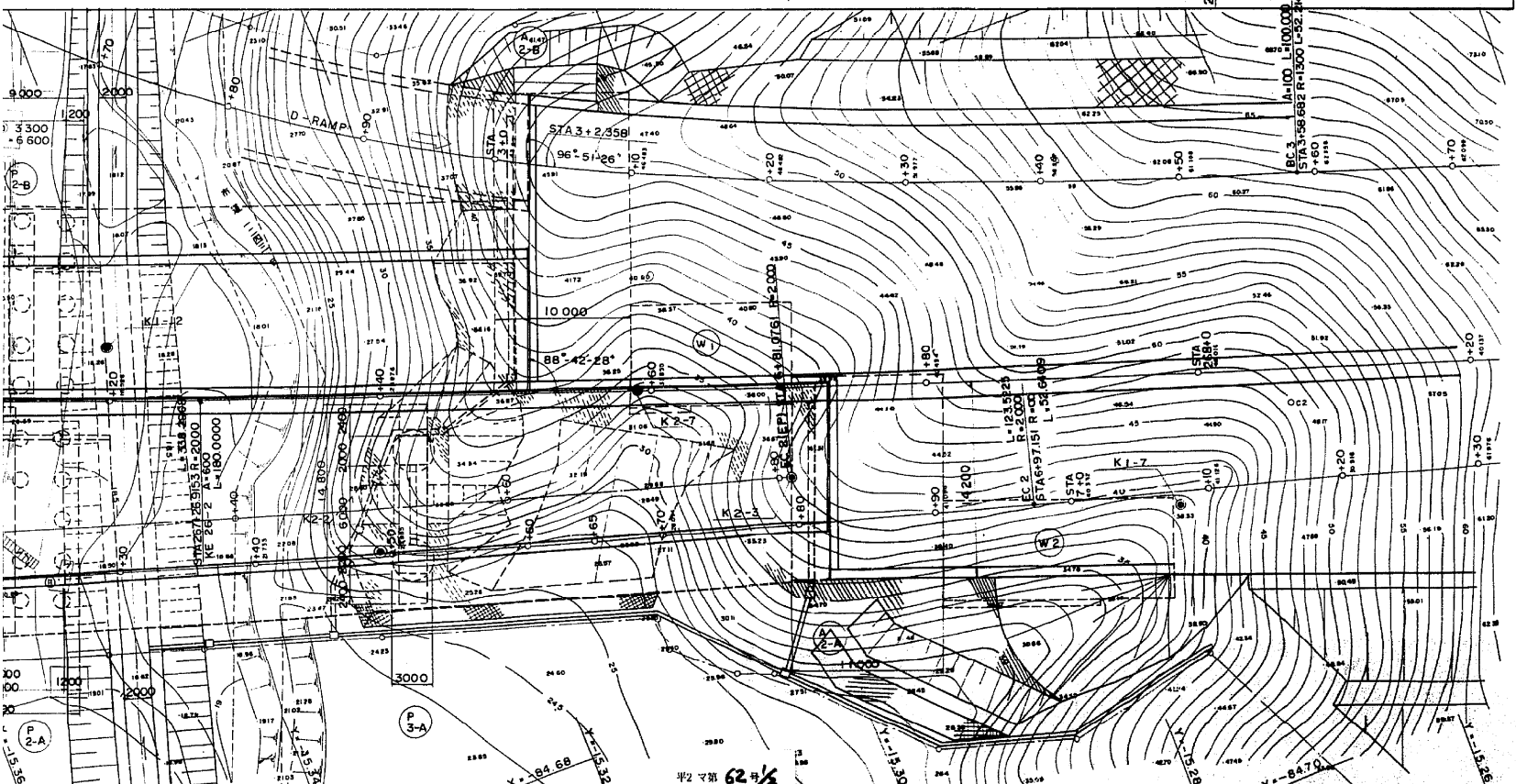
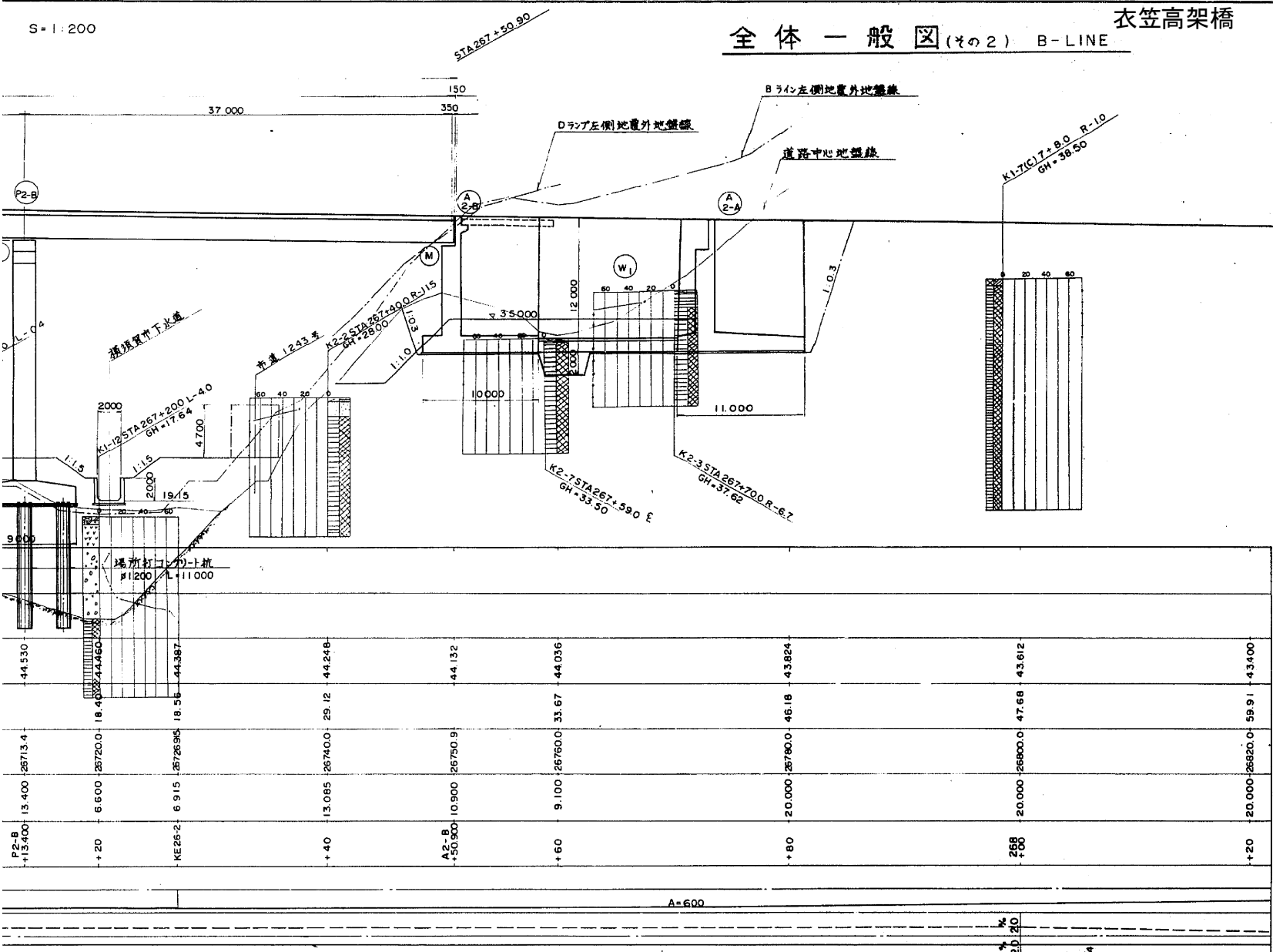


| | | | |
|-----------|--|--------------|--------|
| DL=15.000 | | | |
| 計画高 | | 255+20 | 45.520 |
| 地盤高 | | A1 +36.900 | 45.341 |
| 追加距離 | | +40 | 45.308 |
| 単距離 | | | |
| 測点 | | +60 | 45.096 |
| 曲率図 | | P1-B +74.400 | 44.943 |
| 横断勾配摺付図 | | +80 | 44.884 |
| | | 267+50 | 44.872 |
| | | P2-B +13.400 | 44.530 |
| | | +20 | 44.460 |
| | | KE25-2 6.915 | 44.387 |
| R=2 000 | | +40 | 44.248 |
| | | A2-B +50.900 | 44.132 |
| | | +60 | 44.036 |
| | | +80 | 43.824 |
| | | A=600 | |

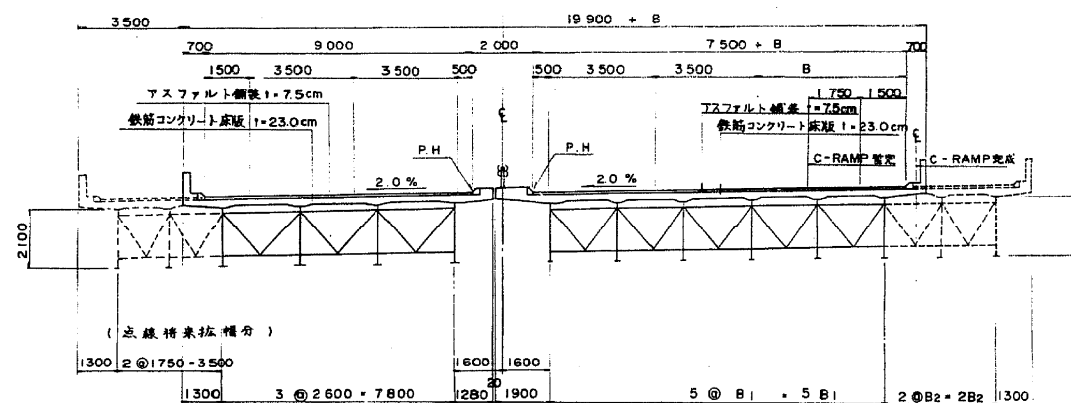


S=1:200

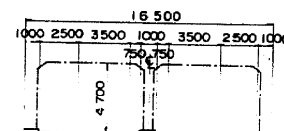
全体一般図(その2) B-LINE 衣笠高架橋



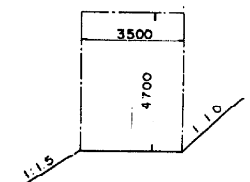
標準横断面図 S=1:100



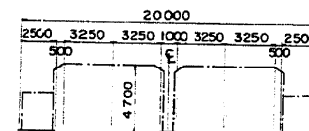
衣笠インターAランプ S=1:200



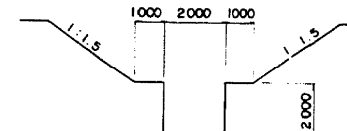
市道1243号線 S=1:100



都市計画道 横須賀・三崎線 S=1:200



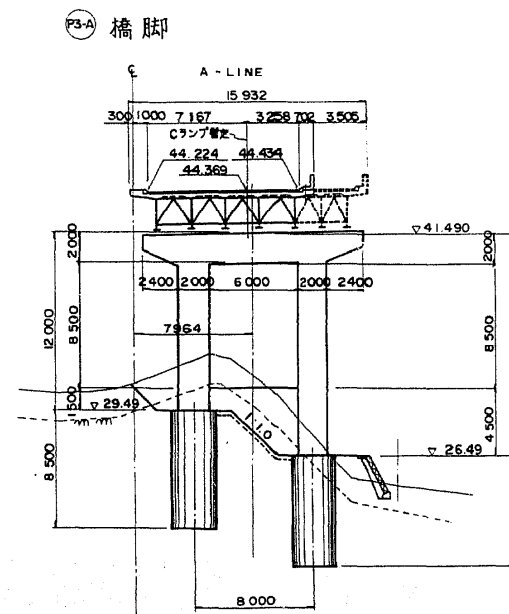
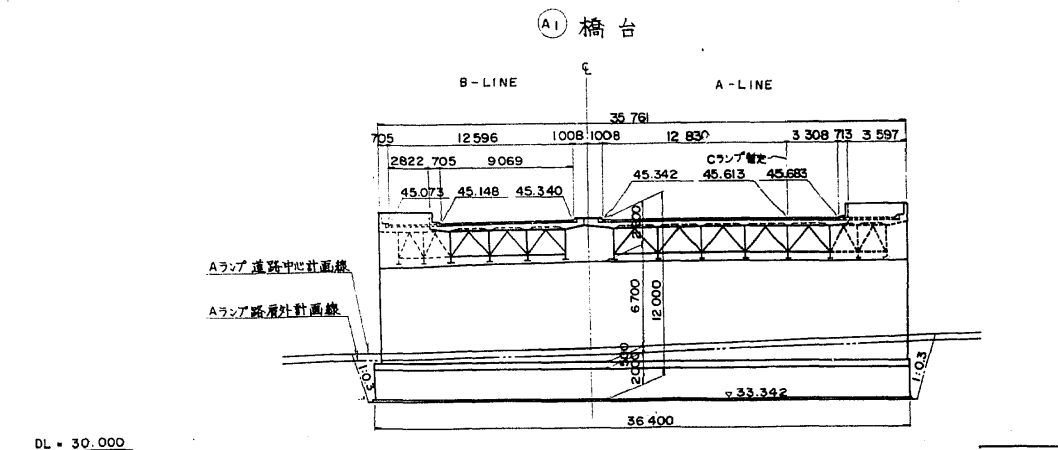
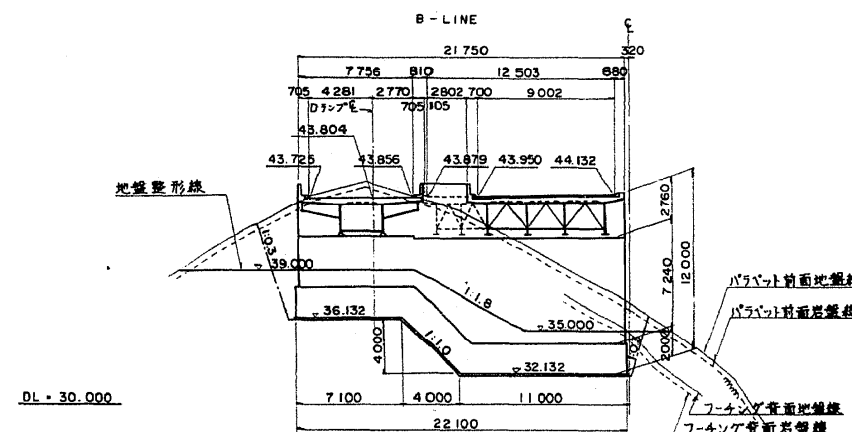
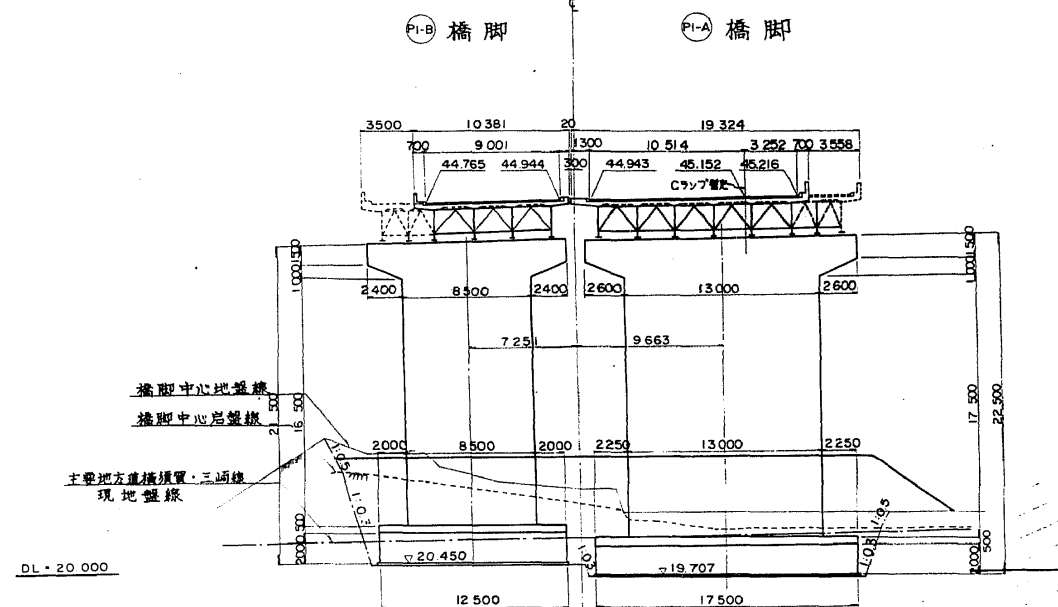
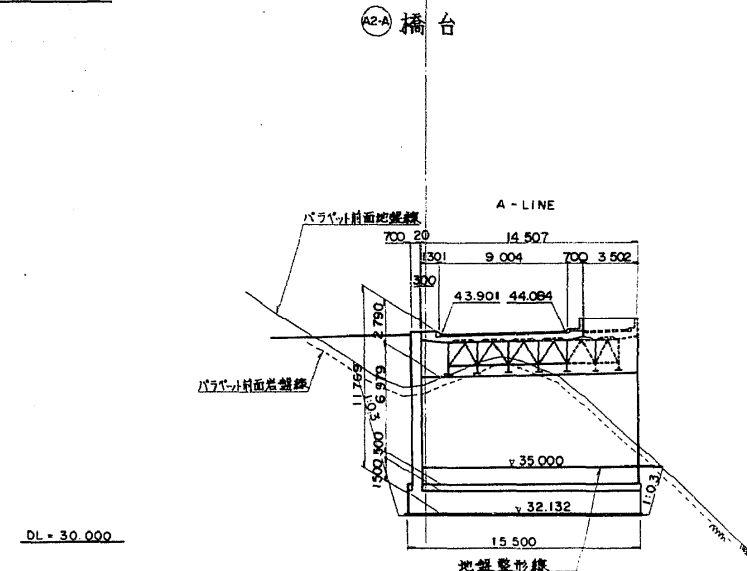
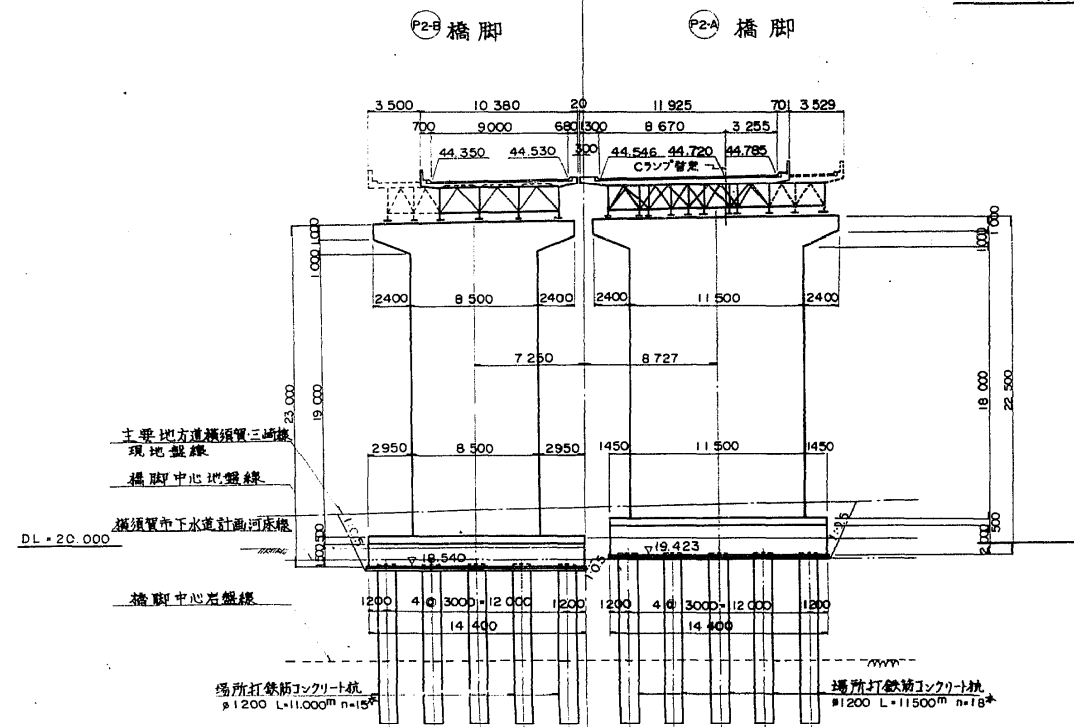
横須賀市下水道 S=1:100



| 設計条件 | |
|-------|--|
| 橋長 | (B) 114.000 桁長(B) 113.750 |
| 道路規格 | 1種3級A |
| 荷重 | TT-43 TL-20 |
| 型式 | (B) 鋼3径間連続鉄桁 |
| 支間 | (B) 37000+39000+37000 |
| 有効幅員 | (B) 9000 斜角 図示 |
| 横断勾配 | 2.000% 片勾配 |
| 縦断勾配 | 1.060% |
| 地震係数 | Kh=0.18 (A1, P1, P3, A2) Kh=0.2 (P2) |
| 使用材料 | コンクリート $\delta_{CK}=240 \text{ kg/cm}^2$ 鉄筋 SD-35 鋼材 SS41, SM50Y |
| 適用示方書 | 道路橋示方書 (昭和55年2月) |

| | | |
|-------------------|--|--------------------------------|
| 横浜横須賀道路(衣笠~佐原)完成図 | | 62 1530 |
| 工種 | 高架橋 | 5 647 |
| 名 | 衣笠高架橋 KP266195-KP267335 BSTA266+3690-BSTA267+ 5090 全体一般図(2) | 縮尺 1/100 200 5 214 |
| 日本道路公団東京第一建設局 | | |

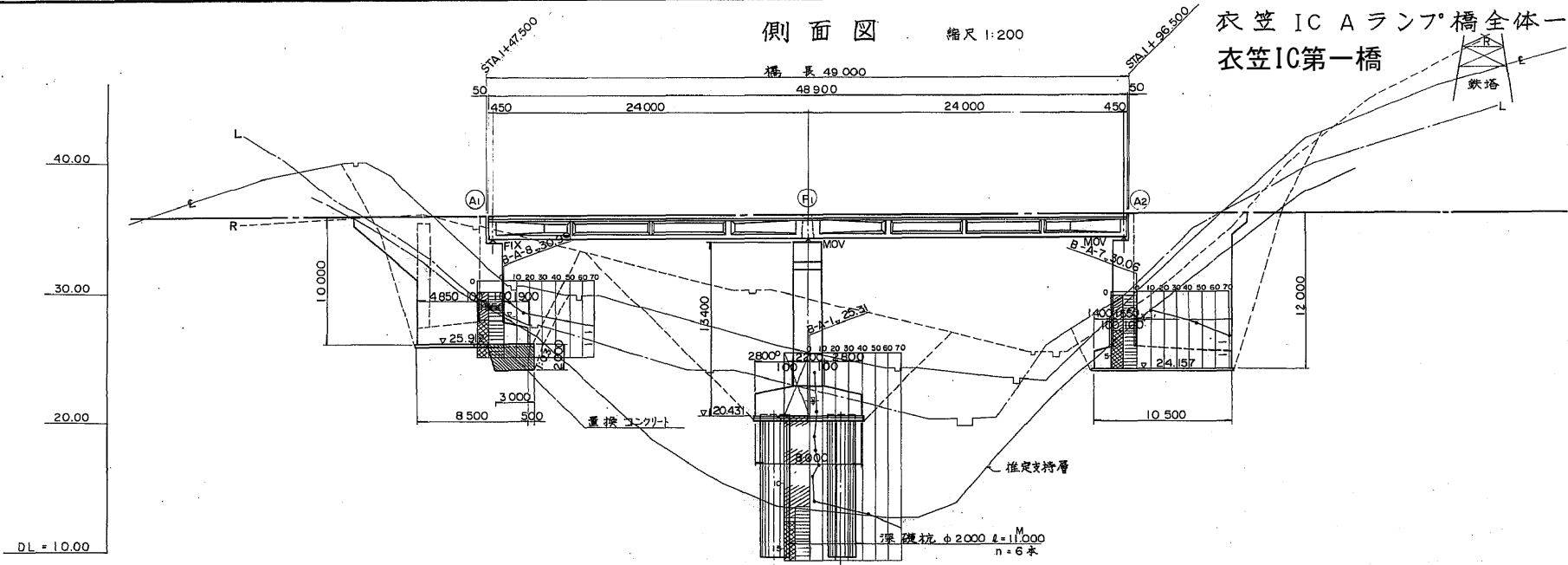
衣笠高架橋 全体一般図 (4の3) S=1:200



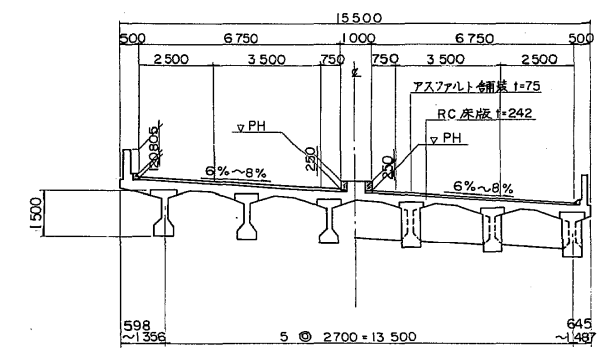
| | | |
|-------------------|--|-------|
| 横浜横須賀道路(衣笠～佐原)完成図 | | 63 |
| 工種 | | 1530 |
| 高架橋 | | 6 |
| 名 | | 647 |
| 衣笠高架橋 | | 縮尺 |
| 全体一般図(3) | | 1/200 |
| 日本道路公団東京第一建設局 | | 6 |
| | | 214 |

衣笠 | C第一橋

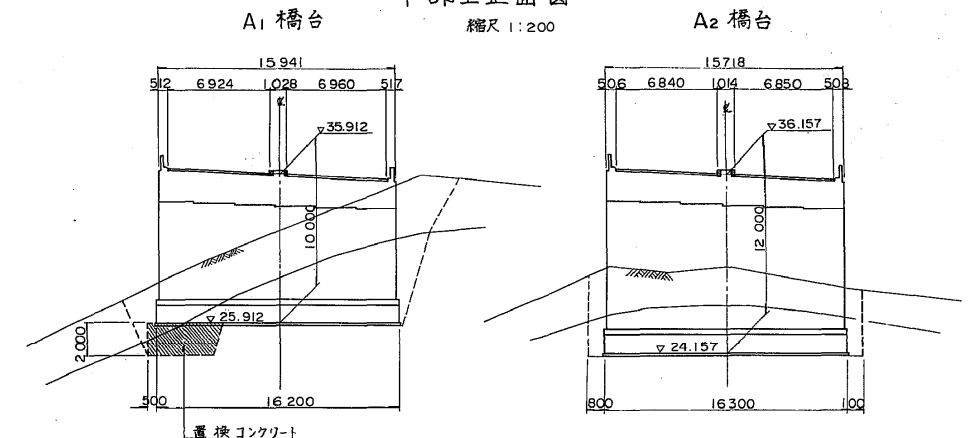
衣笠IC Aランプ橋全体一般図
衣笠IC第一橋



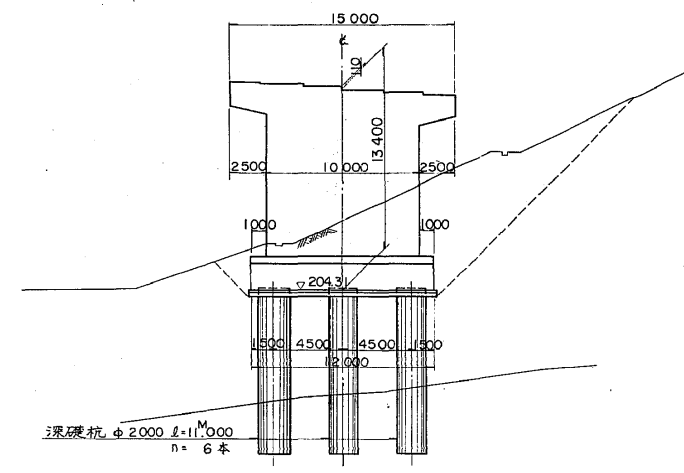
標準横断面図 縮尺 1:100



下部工正面図 縮尺 1:200

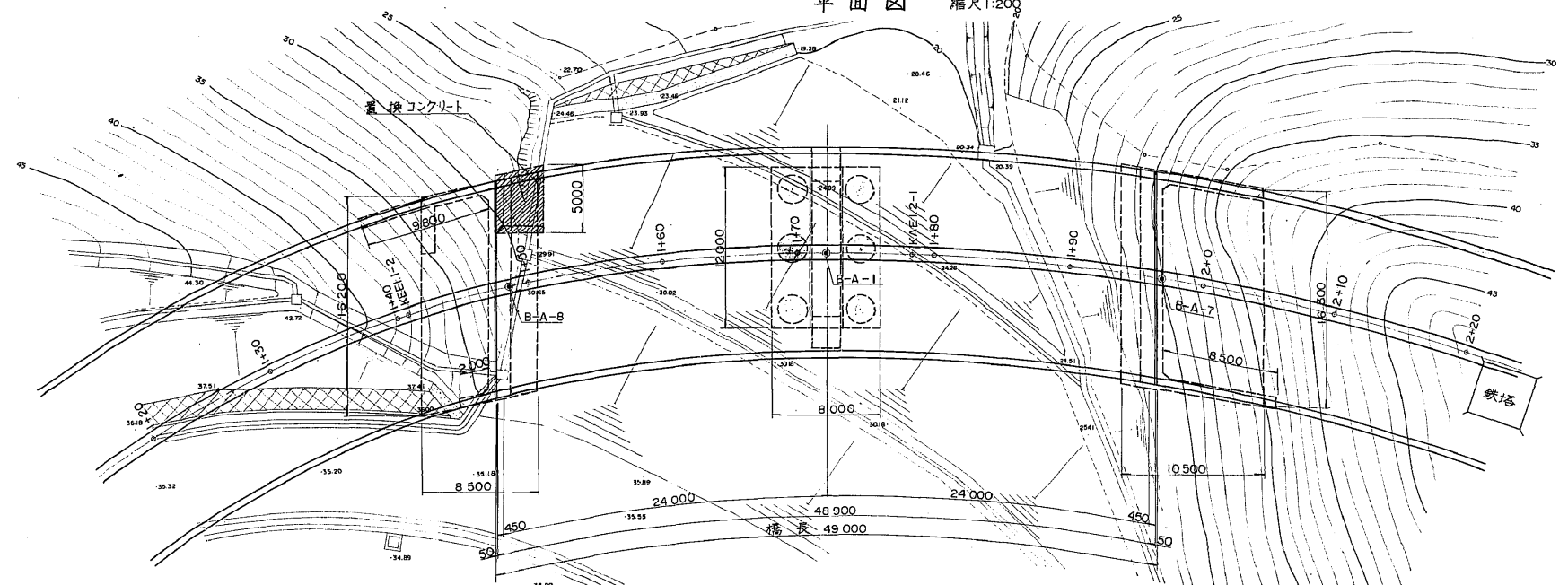


橋脚



| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|------|------|-----|--------|--------|---------|-------|--------|------------------------------|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|
| 横断勾配 | 平面曲線 | 測 点 | 車 距 離 | 追加距離 | 地 盤 高 | 計 画 高 | 時 間 | L = 210.000 I = 0.500 % | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | STA | 1 + 20 | 20.000 | 120.000 | 35.36 | 35.774 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

平面図 縮尺 1:200



※衣笠IC第一橋は
建設時「衣笠IC Aランプ橋」の名称

設計条件

| | | | |
|-------|--|----|------------------------------------|
| 橋長 | 49,000 | 桁長 | 48,900 |
| 道路規格 | 第2種1級A規格 | | |
| 荷重 | 活荷重 TL-20 TT-43 | | |
| 型式 | PC2径間連続合成桁橋 | | |
| 支間 | 2 x 24,000 | | |
| 有効巾 | 2 x 6,750 | 斜角 | 83°43'22" (A~P) 94°50'49" (P~B) |
| 横断勾配 | 6%~8% | | |
| 縦断勾配 | 0.5% | | |
| 地震係数 | KH=0.2 Kv=0 | | |
| 使用 | コンクリート 上部工: $\sigma_{ck}=350 \text{ kg/cm}^2$ 下部工: $\sigma_{ck}=240 \text{ kg/cm}^2$ | | |
| 材質 | 鉄筋 SD30 $\sigma_{sa}=1800 \text{ kg/cm}^2$ 床版 $\sigma_{sa}=1400 \text{ kg/cm}^2$ | | |
| 適用示方書 | 上部工-道路橋示方書同解説 (昭和53年1月) 下部工-道路橋示方書同解説 (昭和55年5月) | | |

| | | |
|-------------------------|----------------|---------------------------------|
| 横浜横須賀道路(逗子-衣笠)完成図 | | 1772 4200 |
| 工種 | 中小橋 | 138 206 |
| 名称 | 衣笠IC第一橋 一般図 | 縮尺 1/200 3 1/100 71 |
| STA. 1+47.5~STA. 1+96.5 | | |
| 日本道路公団 東京第一建設局 | | |

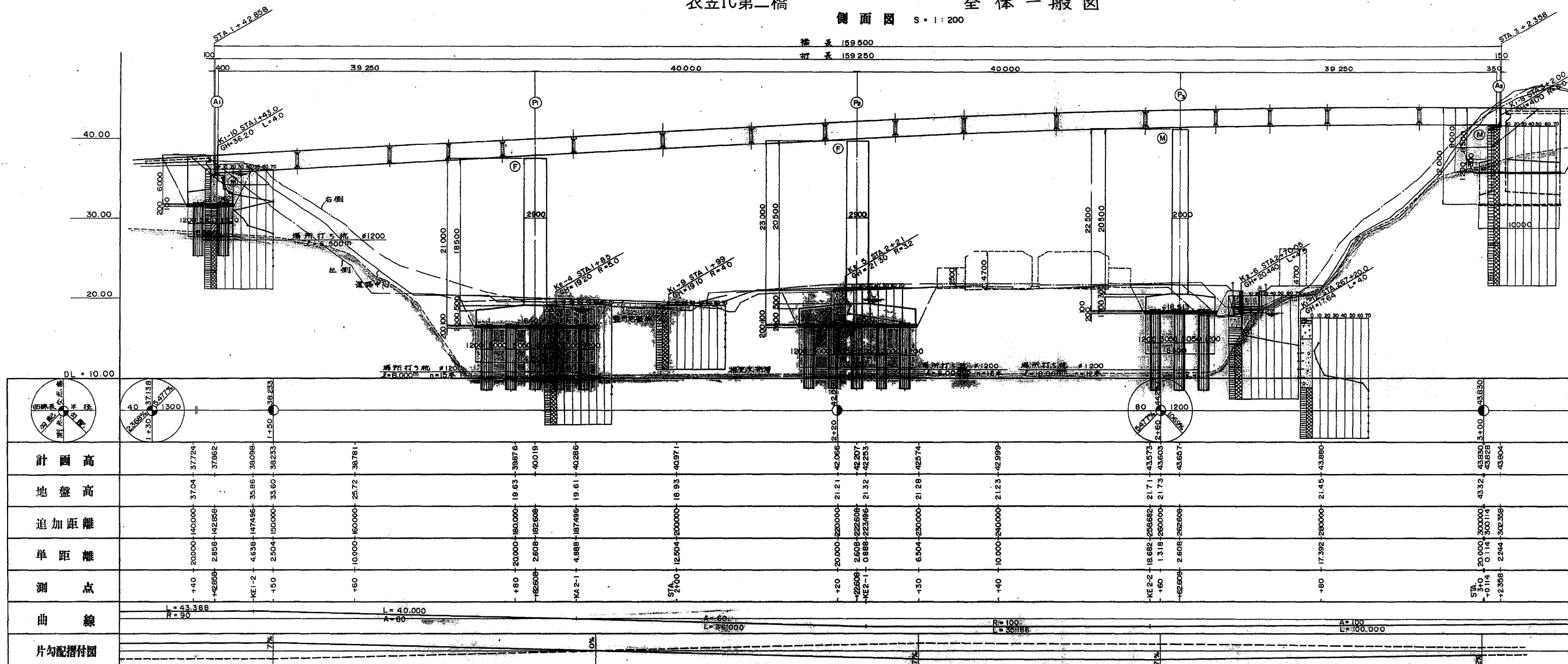
衣笠 | C第二橋

衣笠IC第二橋

全体一般図

側面図 S = 1:200

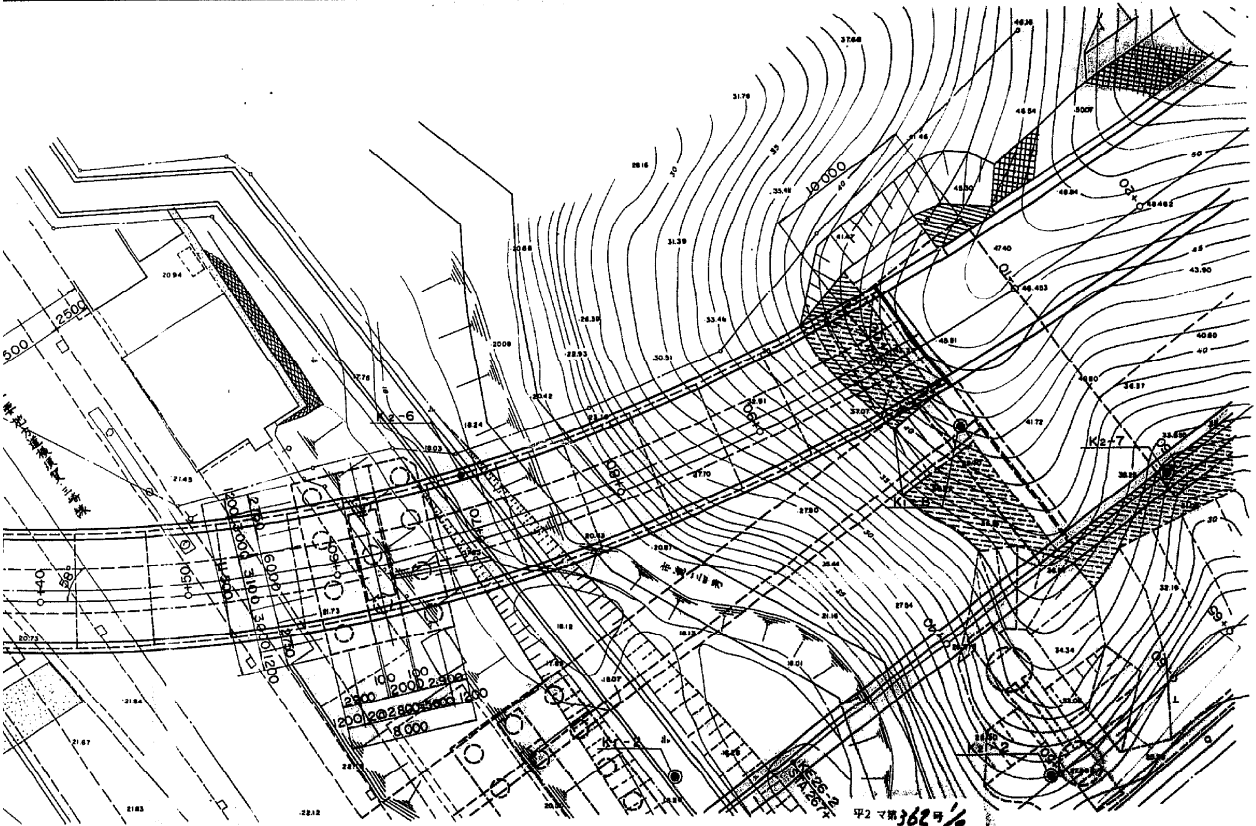
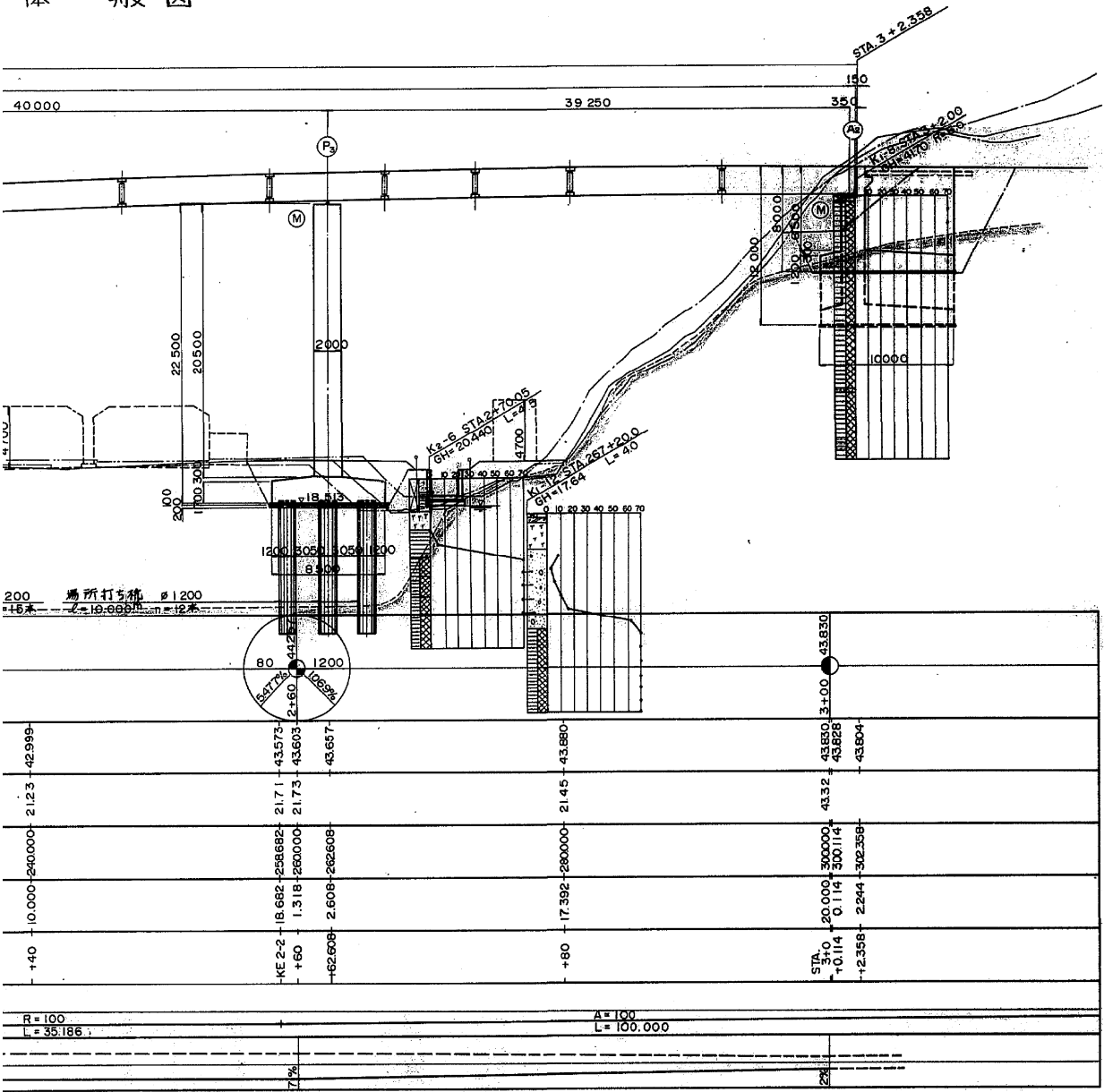
橋長 159.500
計長 159.250



横断面図 S = 1:200

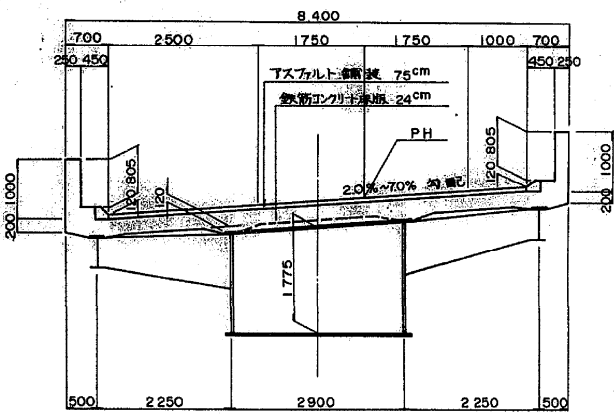


体一般図

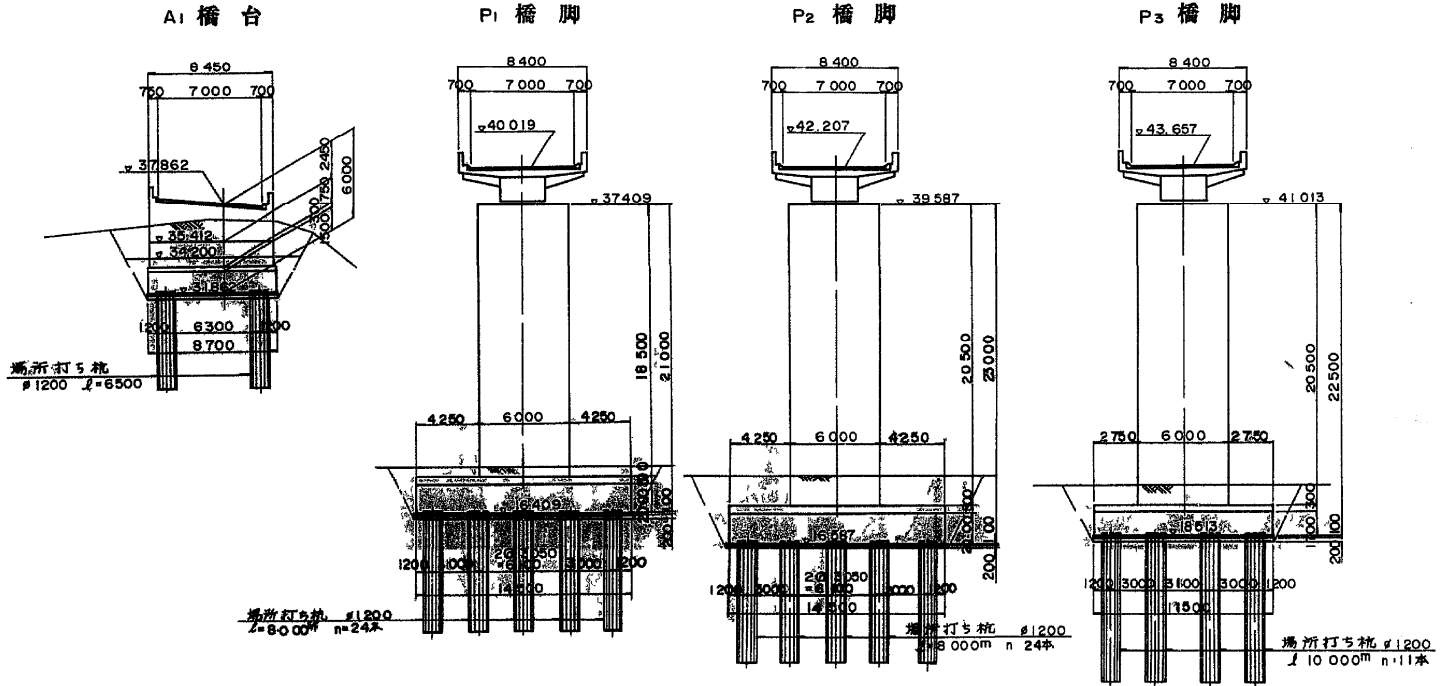


衣笠IC第二橋

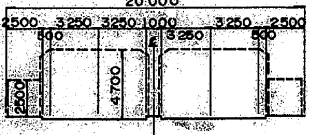
標準横断面図 S=1:50



横断面図 S=1:200



都市計画道路横須賀三崎線 S=1:200



設計条件

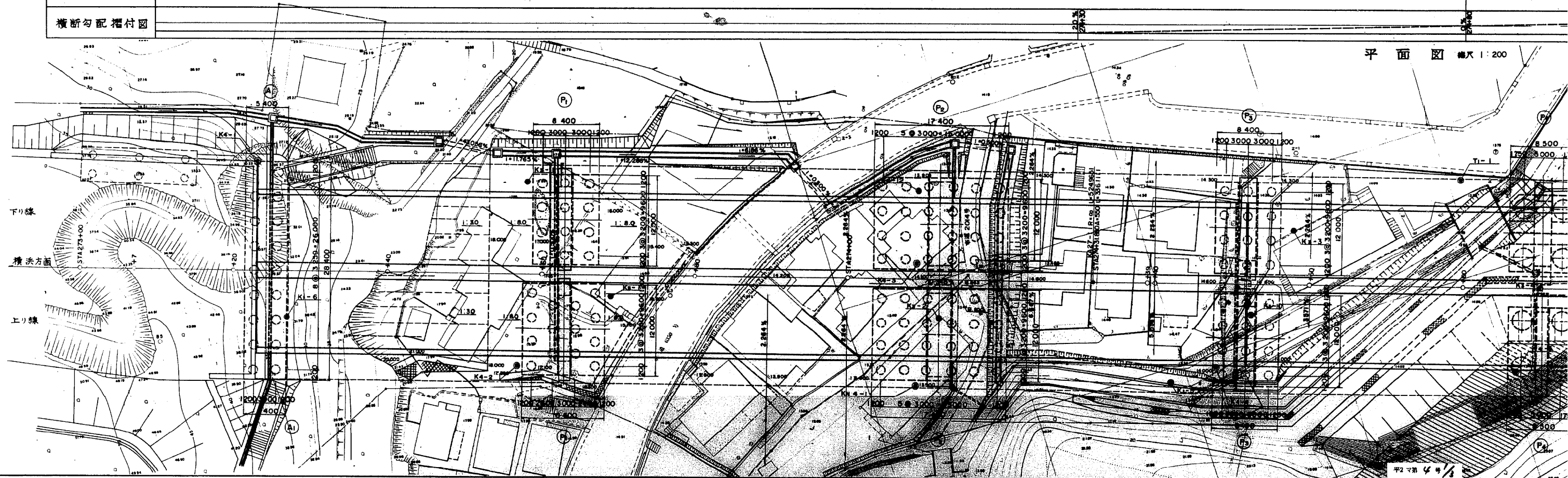
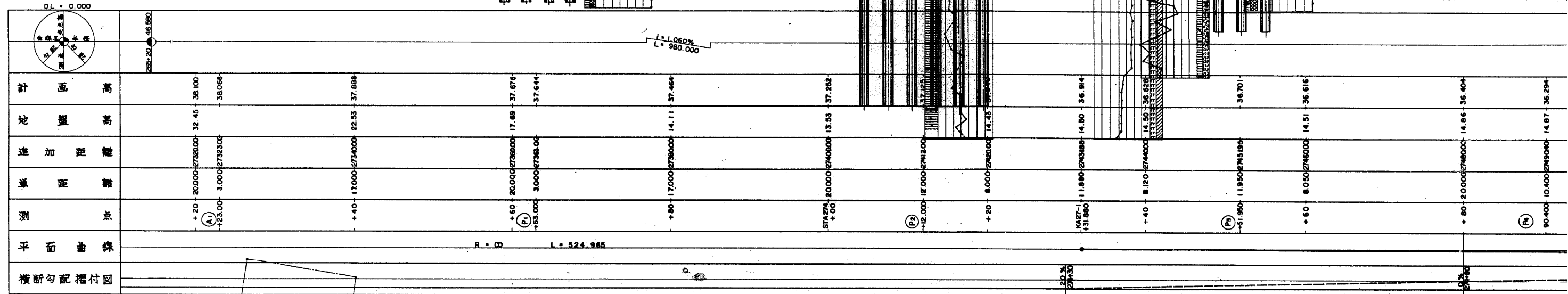
| | | |
|---|-------|---|
| 型 | 式 | 鋼4径間連続箱桁橋 |
| 橋 | 格 | 一等橋 (TL-20, TT-43) |
| 橋 | 長 | 159 ^m 500 |
| 支 | 間 | 39 ^m 250 + 40 ^m 000 + 40 ^m 000 + 39 ^m 250 |
| 幅 | 員 | 7 ^m 000 |
| 縦 | 断 勾 配 | 5.477% 1.069% |
| 横 | 断 勾 配 | 0.70% 0.70% |
| 傾 | 角 | (A) 90°00'00" (A) 右 83°08'34" |
| 床 | 版 | 鉄筋コンクリート床版厚 t=24 ^{cm} (dck=240 ^{kg/cm}) |
| 鋪 | 装 | アスファルト舗装厚 t=7.5 ^{cm} |
| 材 | 質 | SS41, SM50Y |
| 道 | 路 規 格 | 2種2級 A |
| 設 | 計 車 速 | KH=0.20 |
| 活 | 荷 物 | 防音壁 W=155 ^{kg/m} |

横浜横須賀道路(衣笠～佐原)完成図

| | | | |
|---------------|---|--|-------------|
| 工 | 種 | 高 架 橋 | 633 1530 |
| 名 | 称 | 衣笠 I . C 第 二 橋 DSTA1+42858~ DSTA3+2358 | 576 647 |
| 名 | 称 | 全 体 一 般 図 | 4 75 |
| 日本道路公団東京第一建設局 | | | |

大矢部高架橋

側面圖 縮尺 1:200



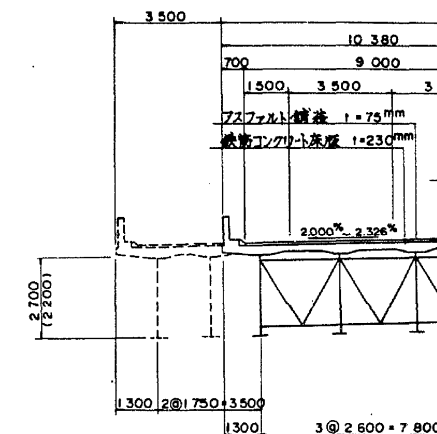
側面図 縮尺 1:200

全体一般図(その1)上り線

大矢部高架橋

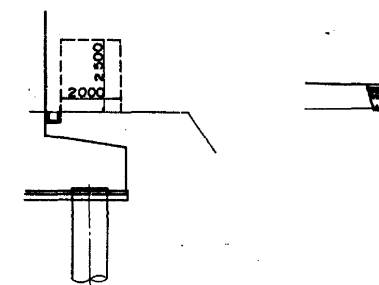
標準

下り線



交差

A: 橋台



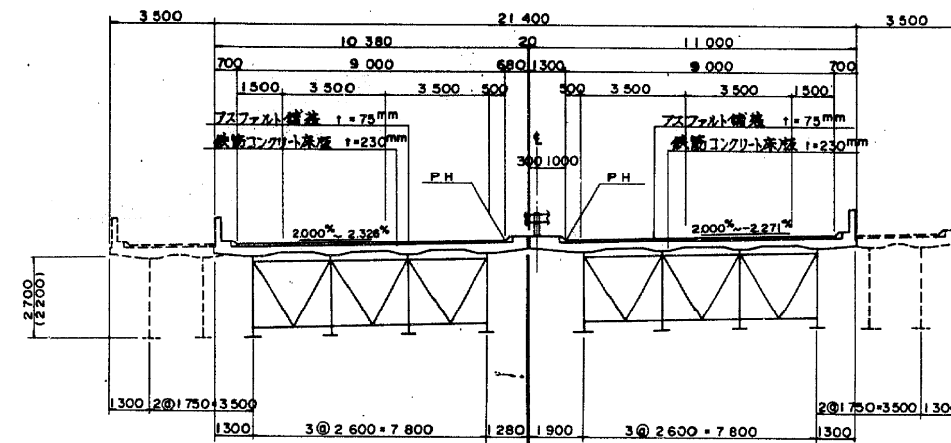
平面図 縮尺 1:200

| 設計条件 | | |
|----------|----------------|---|
| 橋 長 | 269 M 400 | 桁 |
| 道路規格 | 1 種 3 街 | |
| 荷 重 | TL-20, TT- | |
| 型 式 | 鋼3桁直線連続全橋 | |
| 支 座 | 鋼4桁直線連続全橋 | |
| 有効幅員 | 9 M 000 | 桁 |
| 横断勾配 | 2.000% | |
| 縦断勾配 | 1.000% | |
| 地震係数 | 水平地震 $K_h = 0$ | |
| 床版コンクリート | 左端橋脚 $Gch =$ | |
| 床版鉄筋 | 床版 30 30 桁端部 | |
| 適用示方書 | 昭和55年2月 道路 | |
| 使用状況 | 昭和55年5月 道路 | |

大矢部高架橋

標準横断面図 縮尺 1:100

下り線 上り線



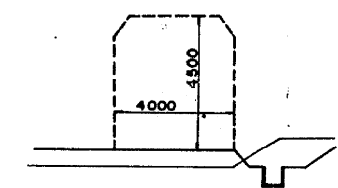
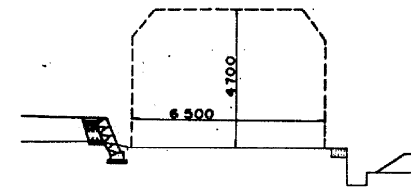
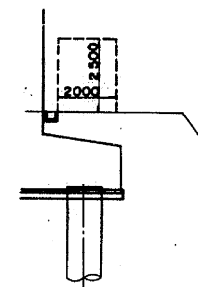
注) 1. 破線表示は将来拡張部
2. ()内は P3~A2 の桁高を示す。

交差条件 縮尺 1:100

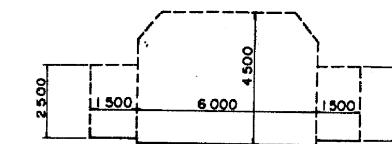
A1 橋台

市道 6350 号

市道 2014 号



市道 5949 号



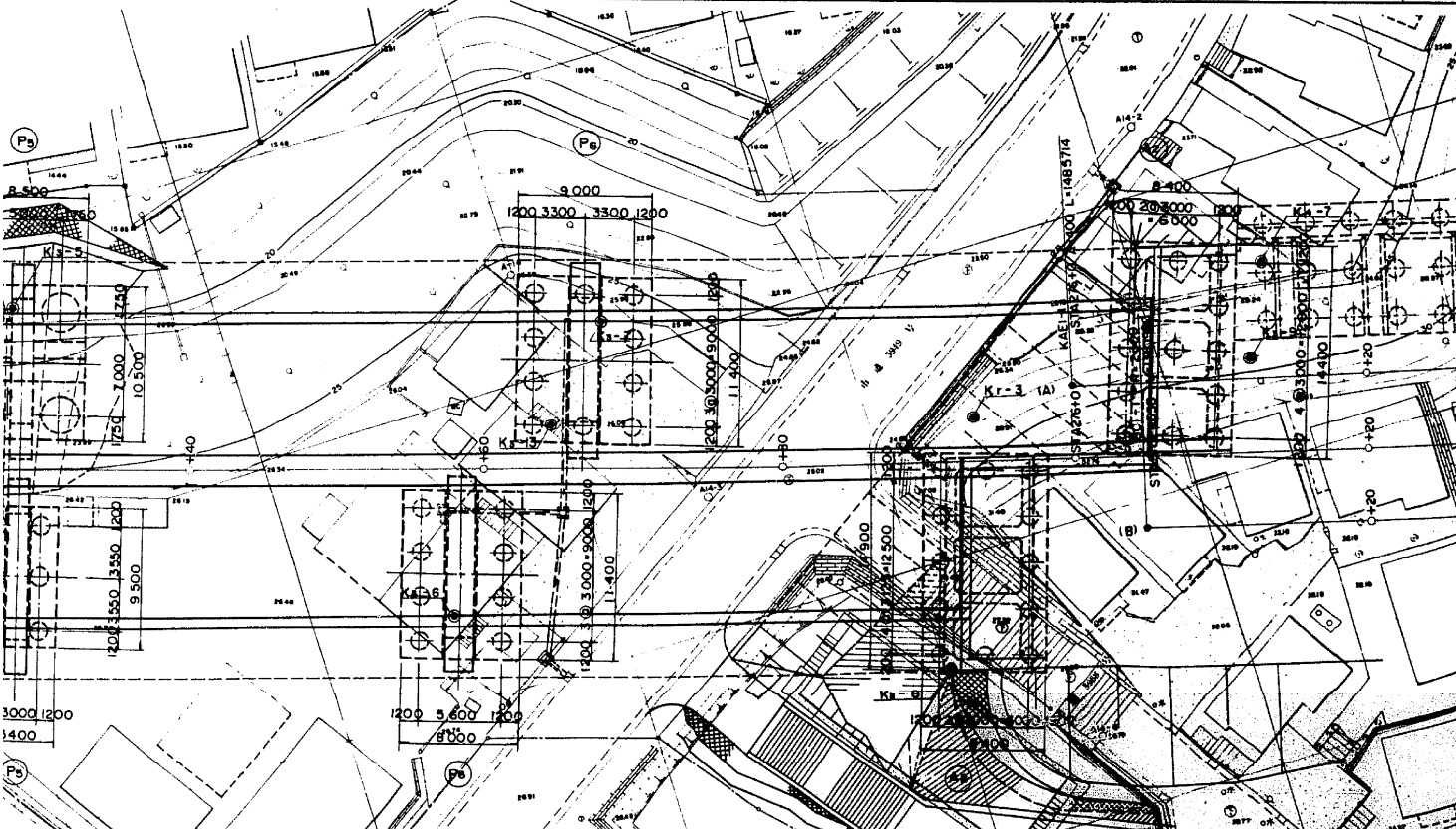
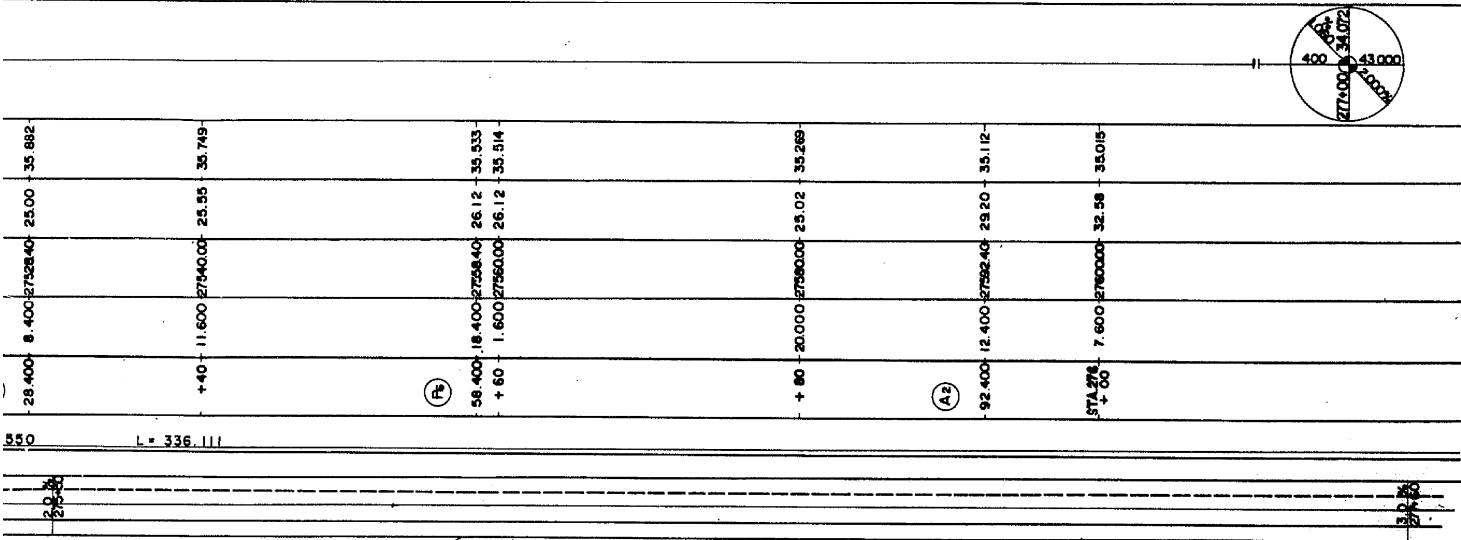
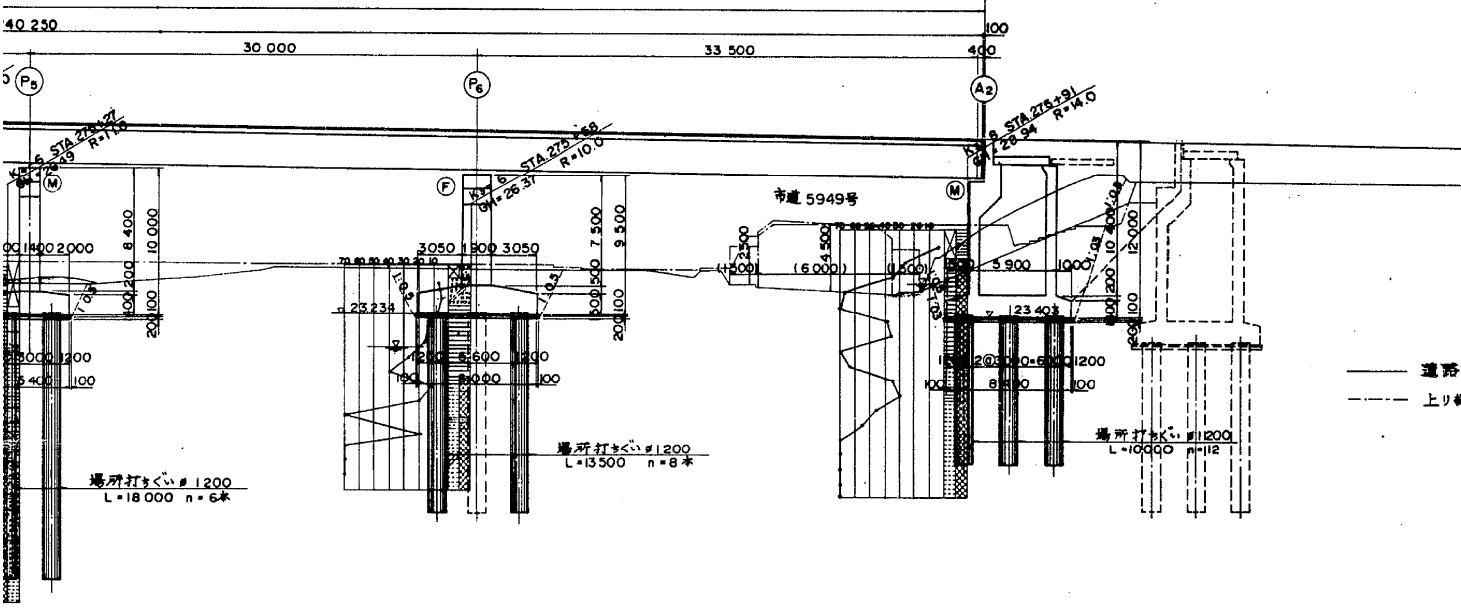
設計条件

| | | | |
|----------|---|-----|--|
| 橋 長 | 269 M 400 | 桁 長 | 128 M 750 (A1~P3) 140 M 250 (P3~A2) |
| 道路規格 | I 種 3 級 A | | |
| 荷 重 | TL-20, TT-43 | | |
| 型 式 | 鋼3桁連続鋼桁全断面鋼桁 (A1~P3) 鋼4桁連続鋼桁全断面鋼桁 (P3~A2) | | |
| 支 座 | 39 500+49 000+39 500 (A1~P3) 38 000+38 000+30 000+33 500 (P3~A2) | | |
| 有効幅員 | 9 M 000 斜角 90° | | |
| 横断勾配 | -0.000% ~ -2.271% | | |
| 縦断勾配 | 1.080% ~ 2.000% | | |
| 設置係数 | 水平曲率 Kh = 0.20 鉛直曲率 Kv = 0 | | |
| 床版コンクリート | 圧縮強度 fck = 240 N/mm ² | | |
| 床版鉄筋 | 設置 SD 30 筋 断面積力 fck = 1400 N/mm ² | | |
| 適用方法 | 鋼3桁2桁連続鋼桁の適用範囲内 | | |
| 適用条件 | 4.2.4.1 適用範囲内 | | |

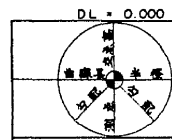
| | | |
|------------------------|--|---------------------------------|
| 横浜横須賀道路(衣笠～佐原)完成図 | | 275 1530 |
| 工 種 | 高 架 橋 | 218 647 |
| | | |
| 名 称 | 大 矢 部 高 架 橋 KP273056～KP275750 STA273+230～STA275+99.40 全 体 一 般 図 (I) | 縮 尺 4 358 |
| | | |
| 日本道路公団東京第一建設局 | | |

平2マ第4号

平2マ第4号



側 面 図 縮尺 1:200



R = 00 L = 524.965



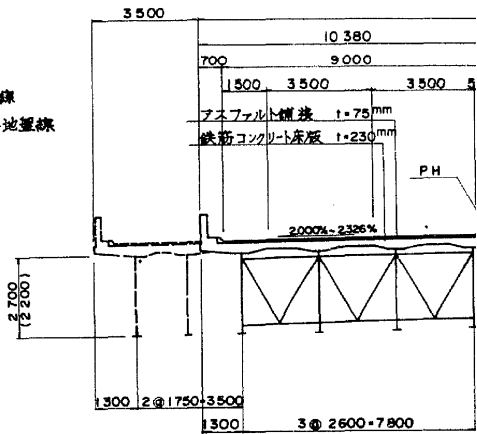
側面図 縮尺 1:200

全体一般図(その2)下り線

大矢部高架橋

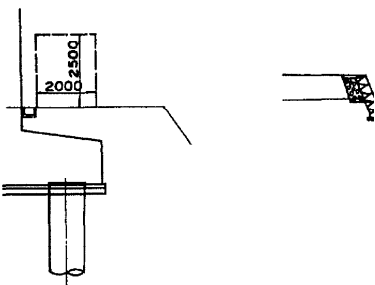
標準横

下り線

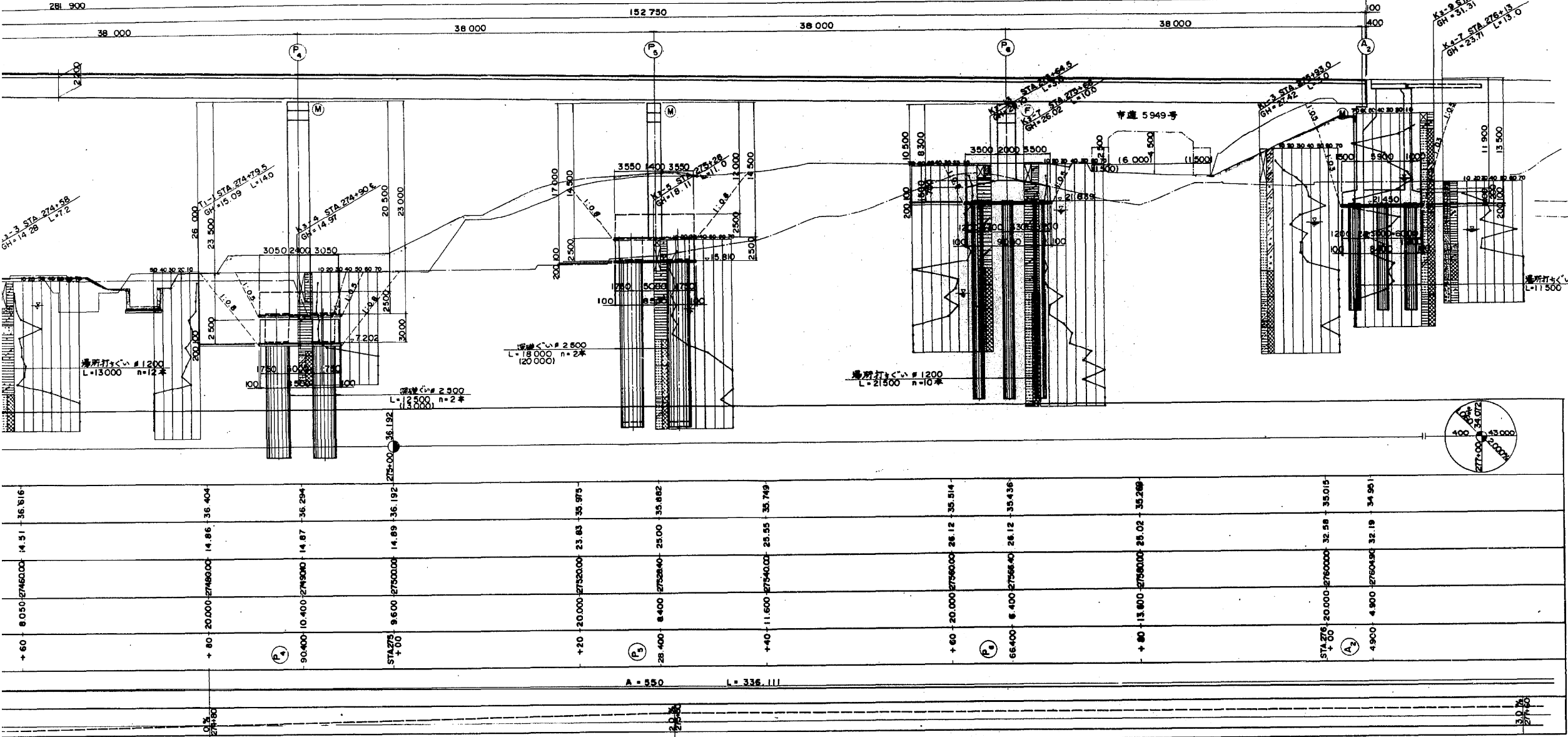


交差

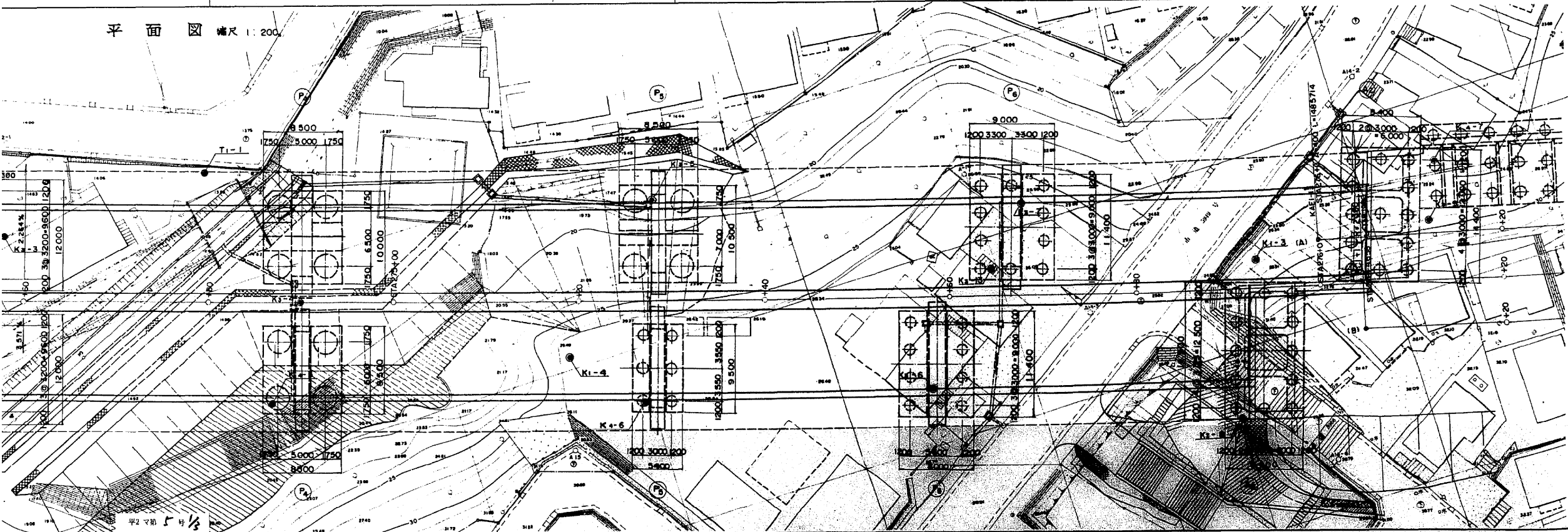
A1橋台



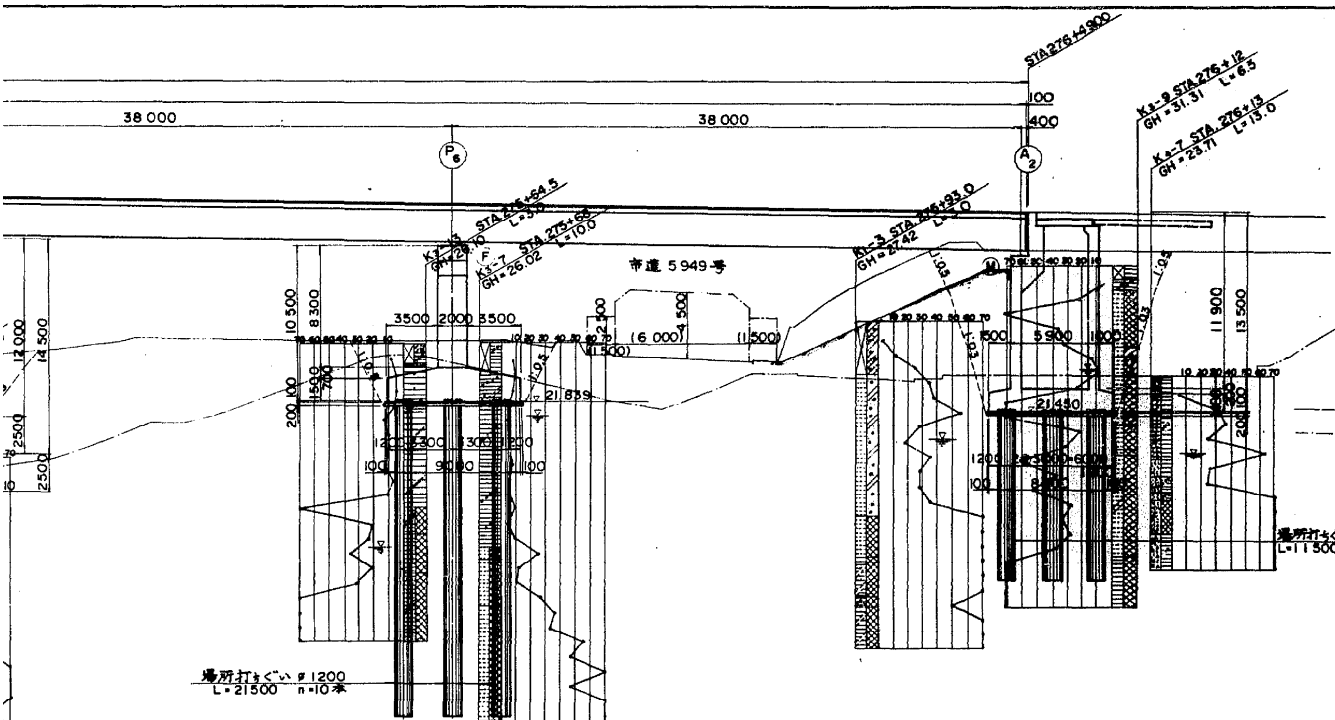
| 設計 | |
|----------|---------------|
| 橋長 | 281.900 |
| 道路規格 | 1種 |
| 荷重 | TL-20, TT- |
| 支間 | 39.500+49.000 |
| 有効幅員 | 9.000 |
| 横断勾配 | 2.000% |
| 縦断勾配 | 10.000% |
| 地盤係数 | 水平断面 Km |
| 床版コンクリート | 圧縮強度 0c |
| 床版鉄筋 | 軟鋼 SD30 許容 |
| 適用示方書 | 昭和55年2月 第 |
| 使用状況 | 昭和55年9月 第 |



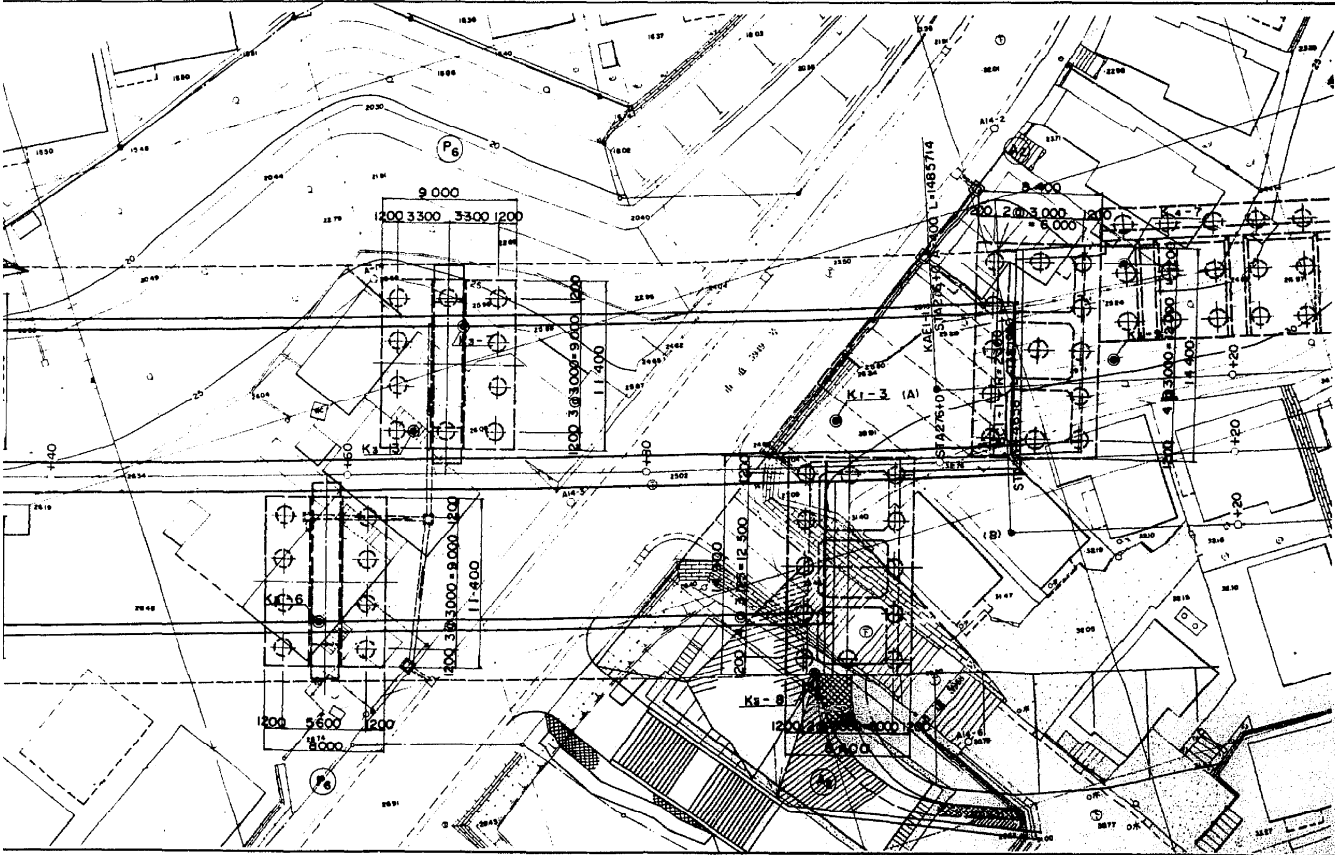
平面図 縮尺 1:200



大矢部高架橋

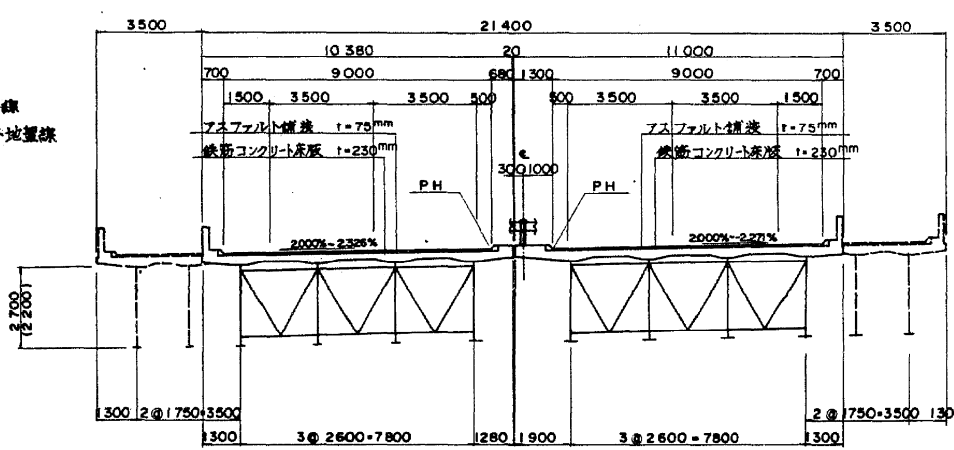


| | | | | | |
|--------------|----------|----------|----------|----------------|----------|
| 35.749 | 35.514 | 35.436 | 35.269 | 35.015 | 34.981 |
| +40 - 11.600 | +20.000 | +6.400 | +13.600 | STA 276+20.000 | 4.900 |
| 27540.00 | 27560.00 | 27566.40 | 27580.00 | 27600.00 | 27604.90 |
| 23.55 | 26.12 | 26.12 | 25.02 | 32.58 | 32.19 |
| 336.111 | | | | | |



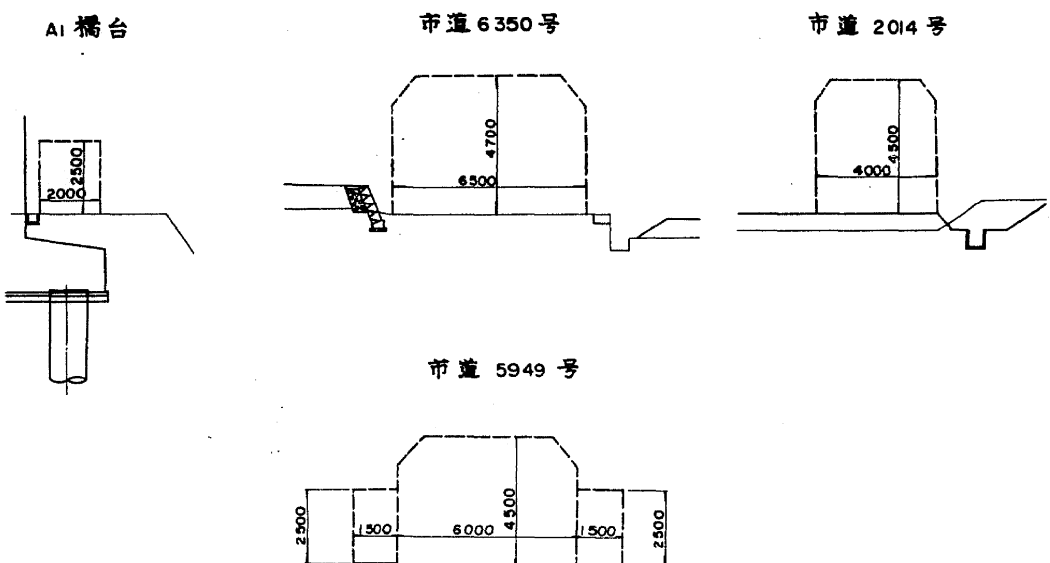
標準横断面図 縮尺 1:100

下り線 上り線



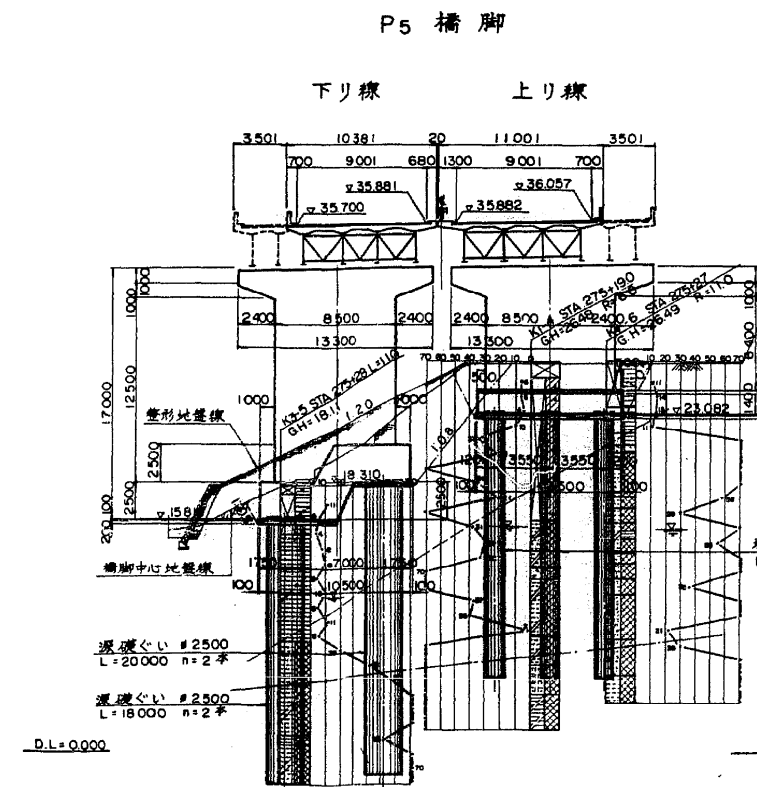
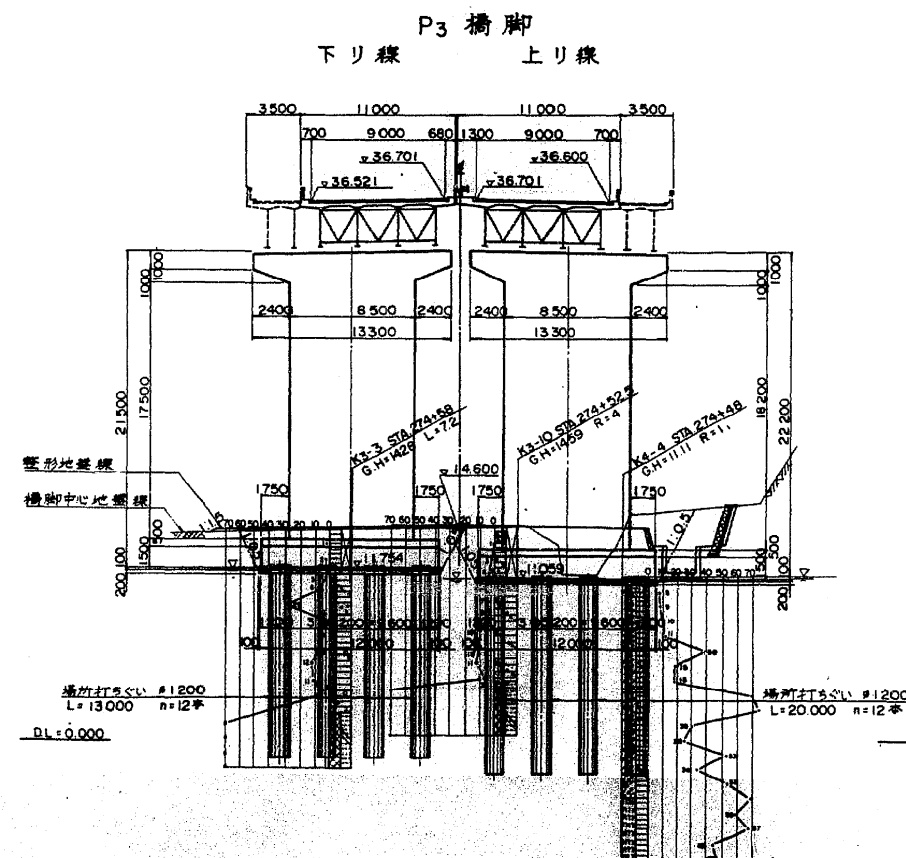
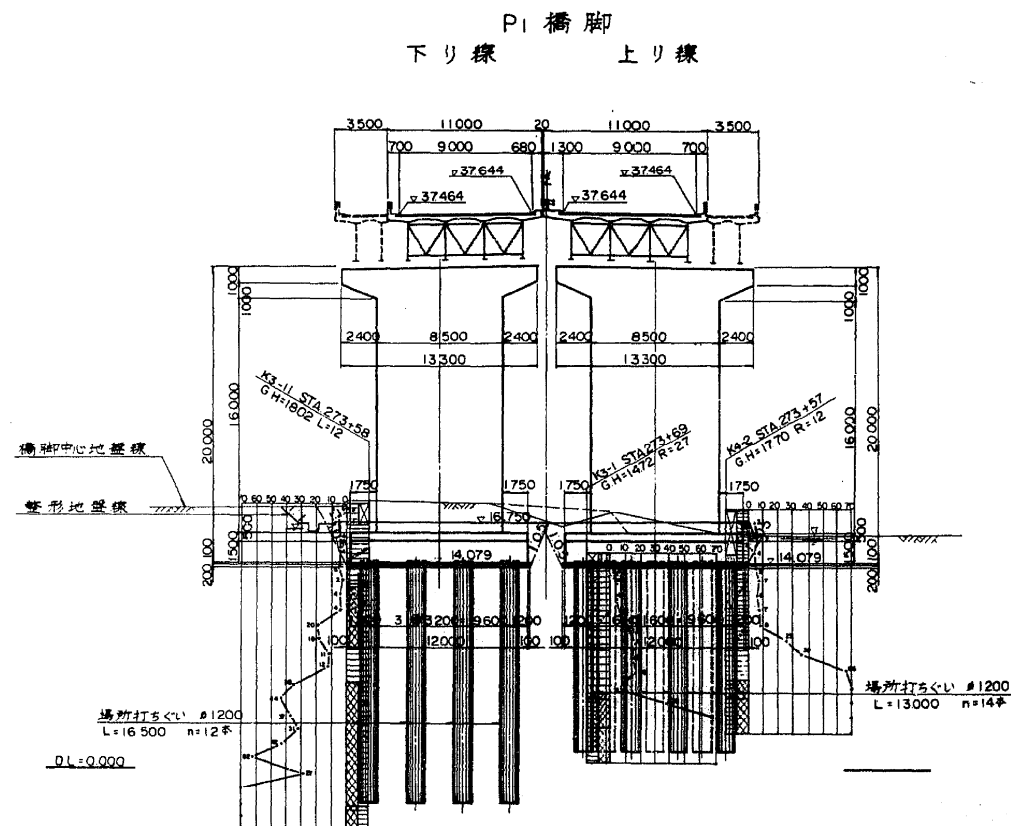
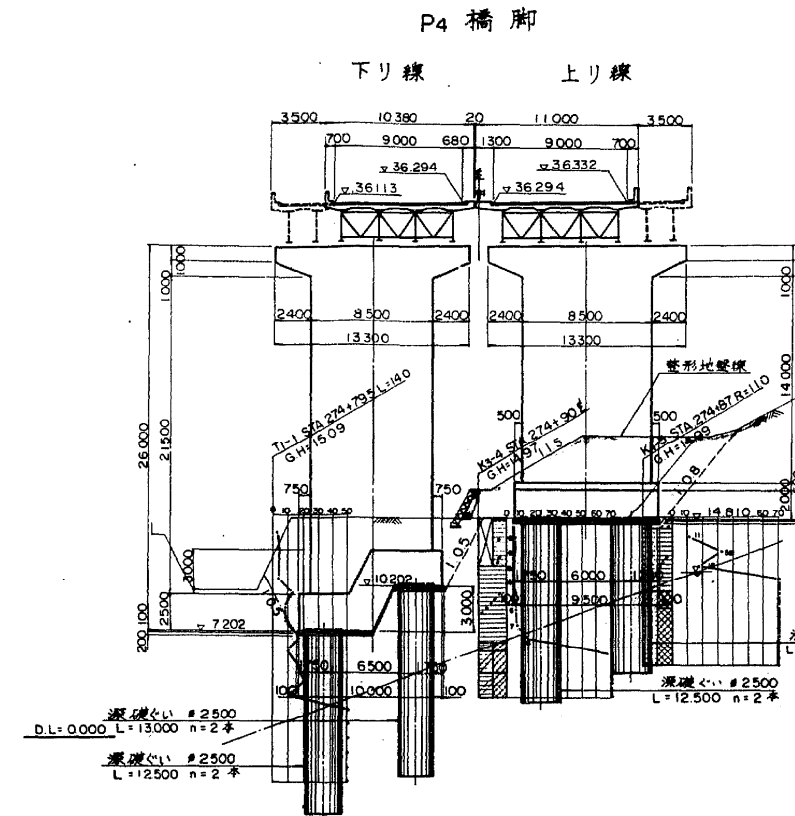
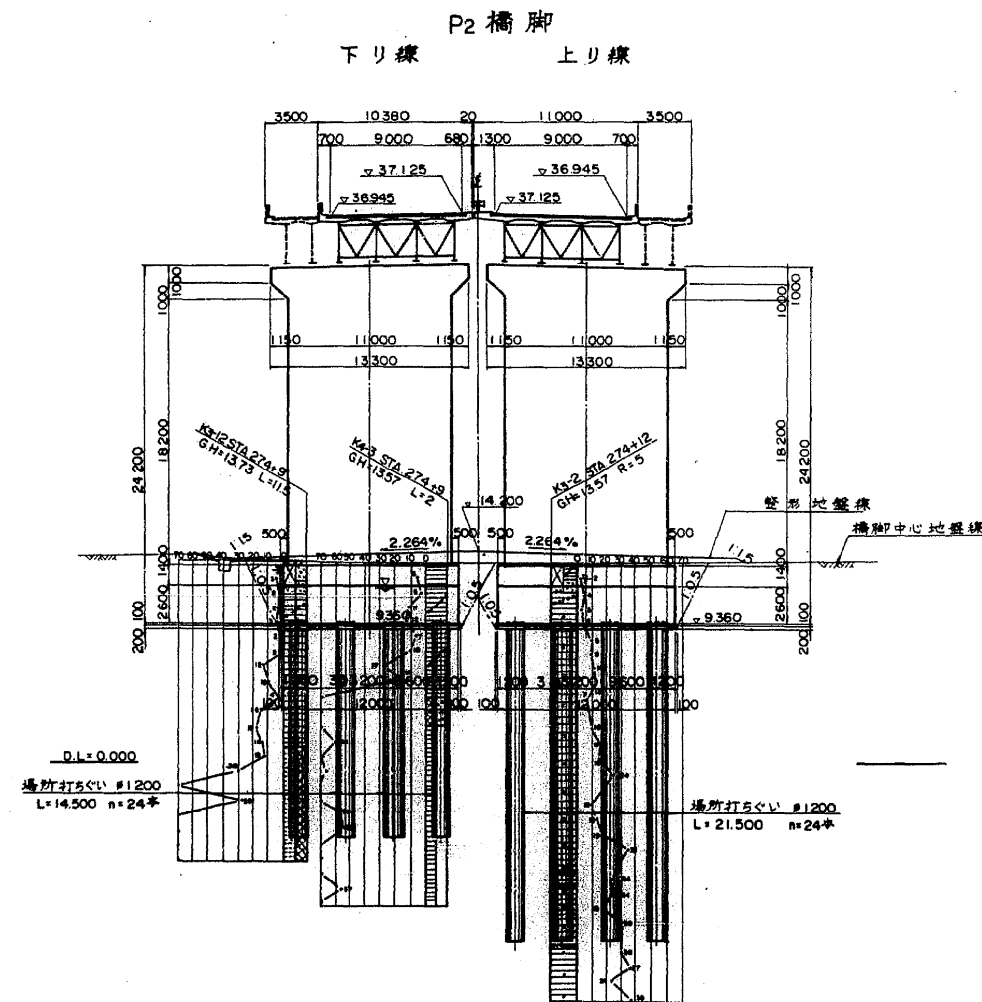
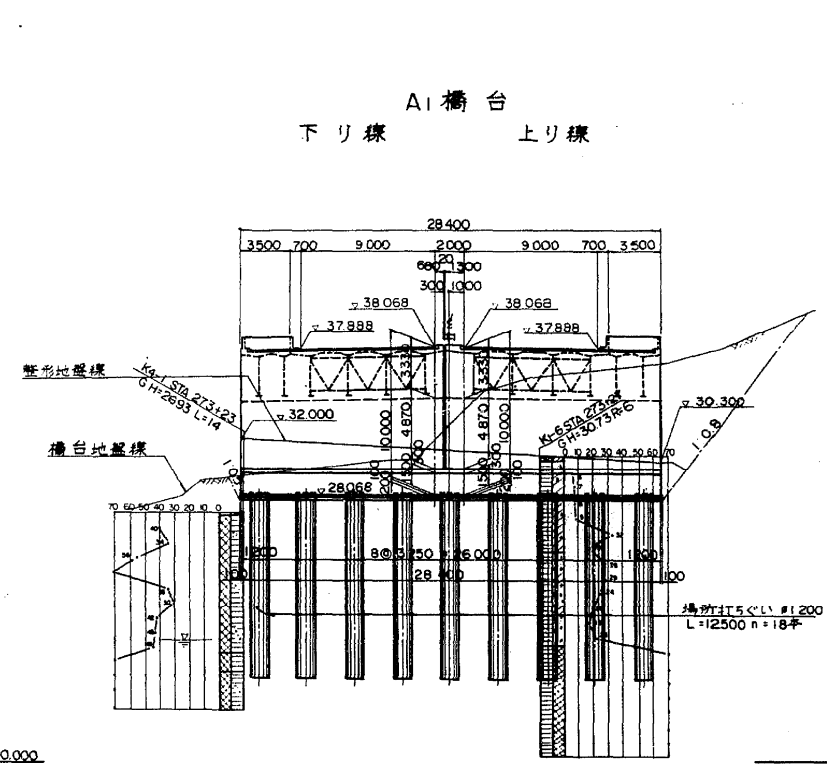
注) 1. 破線表示は、将来拡幅部。
2. () 内は P3 ~ A2 の相高を示す。

交差条件 縮尺 1:100



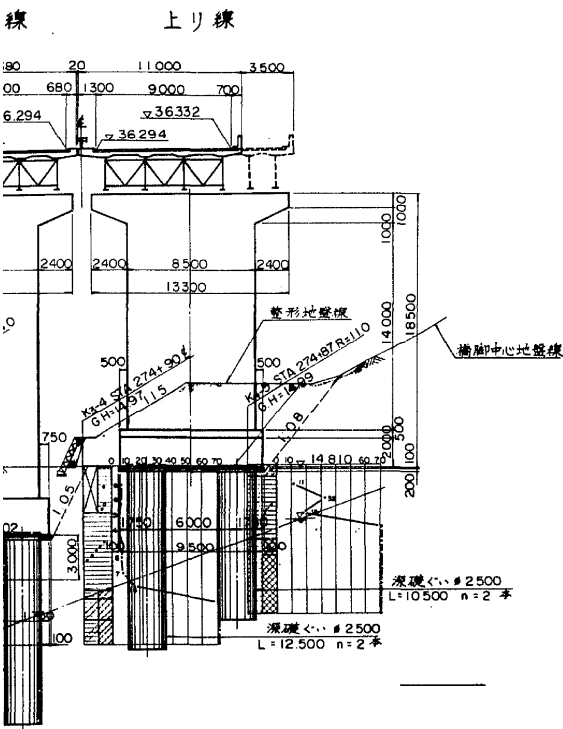
| 設計条件 | | | |
|----------|--|----------------|--|
| 橋長 | 281.900 | 桁長 | 128.750 (A1 ~ P3) 152.750 (P3 ~ A2) |
| 道路規格 | 1 種 3 級 A | | |
| 荷重 | TL-20, TT-43 | | |
| 型式 | 鋼 3 桁間道橋併合鉄桁 (A1 ~ P3) 鋼 4 桁間道橋併合鉄桁 (P3 ~ A2) | | |
| 支 座 | 39.500 + 49.000 + 39.500 (A1 ~ P3) 4 @ 38.000 (P3 ~ A2) | | |
| 有効幅員 | 9.000 | 斜角 | 90° |
| 横断勾配 | 2.000% ~ 2.328% | | |
| 縦断勾配 | 10.60% ~ 2.000% | | |
| 地震係数 | 水平地震 $K_h=0.30$ | 鉛直地震 $K_v=2.0$ | |
| 床版コンクリート | 圧縮強度 $f_{ck}=24.0 \text{ N/mm}^2$ | | |
| 床版鉄筋 | 軟鋼 S430 許容引張力 $f_{sm}=140.0 \text{ N/mm}^2$ | | |
| 橋示方書 | 昭和 55 年 2 月 建設省告示第 11 号 | | |
| 使用状況 | SS 41, SM 50 YB | | |

| | | |
|-------------------------|-------------|------|
| 横浜横須賀道路(衣笠~佐原)完成図 | | 276 |
| | | 1530 |
| 工 種 | 高 架 橋 | 219 |
| | | 647 |
| 名 称 | 大 矢 部 高 架 橋 | 縮 尺 |
| KP273056 ~ KP275875 | | 5 |
| STA273+230 ~ STA276+490 | | 358 |
| 全 体 一 股 図 (2) | | |
| 日本道路公団東京第一建設局 | | |

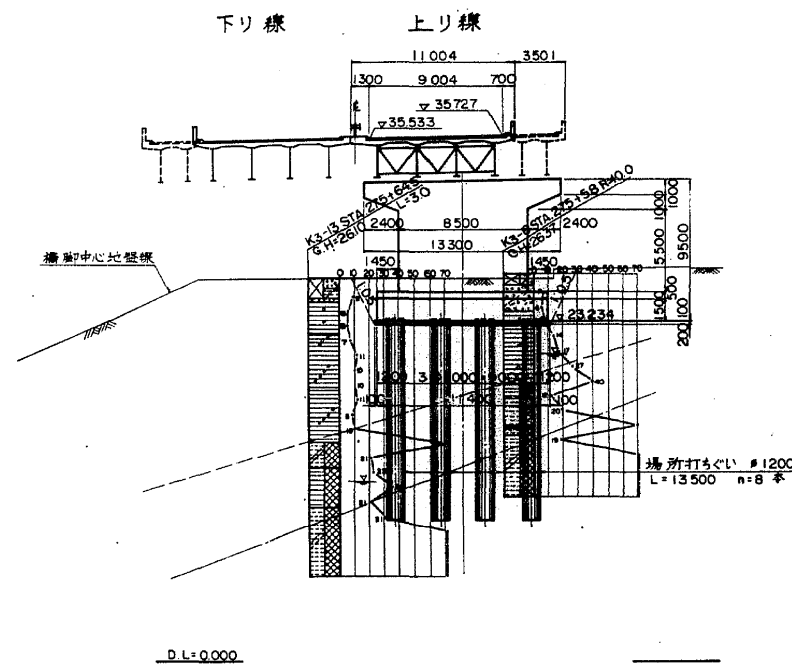


大矢部高架橋

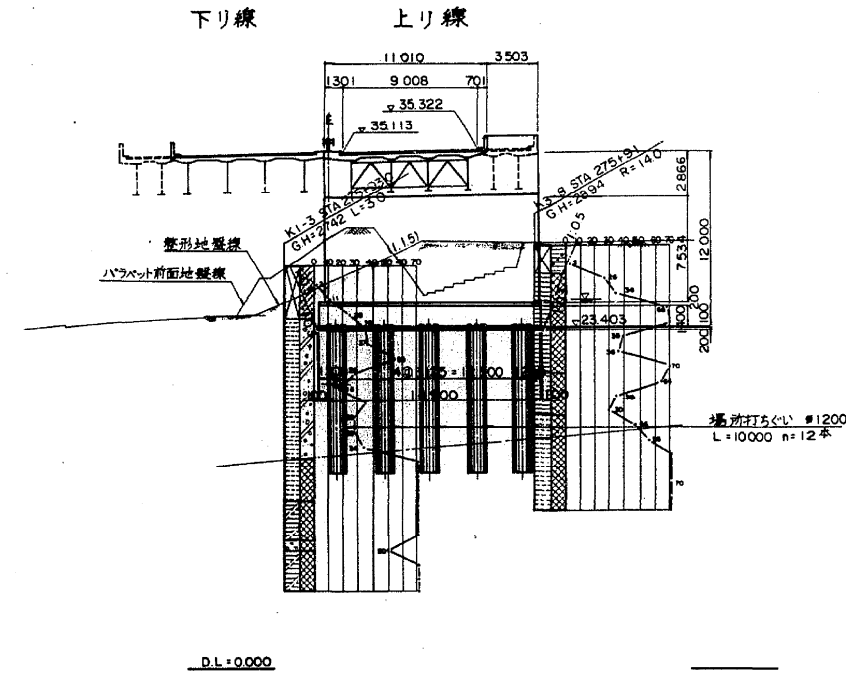
P4 橋脚



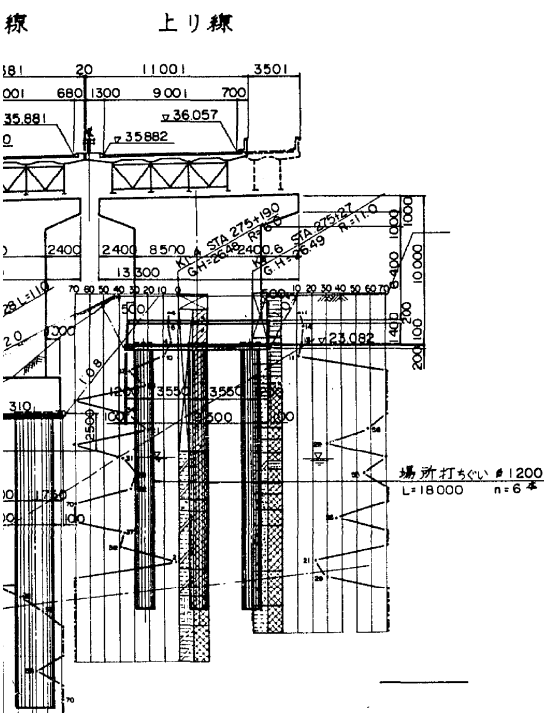
P6 橋脚(上り線)



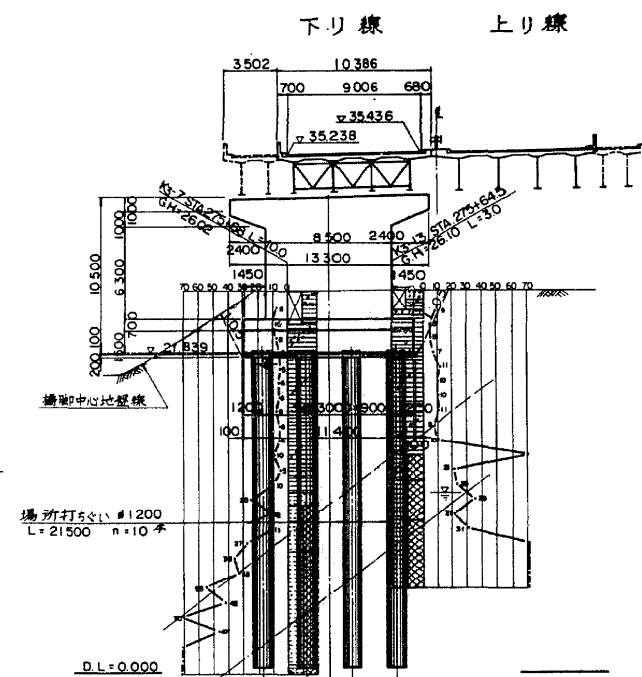
A2 橋台



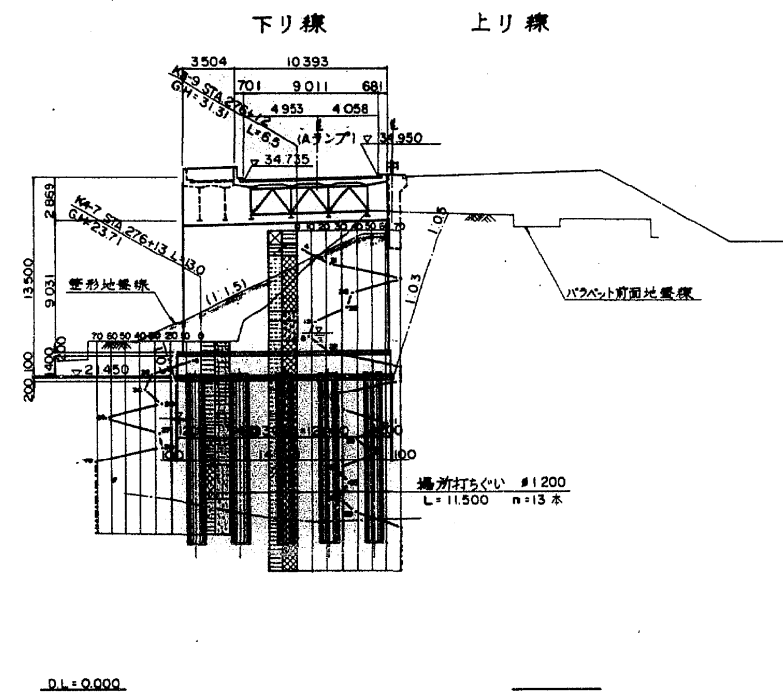
P5 橋脚



P6 橋脚(下り線)



A2 橋台

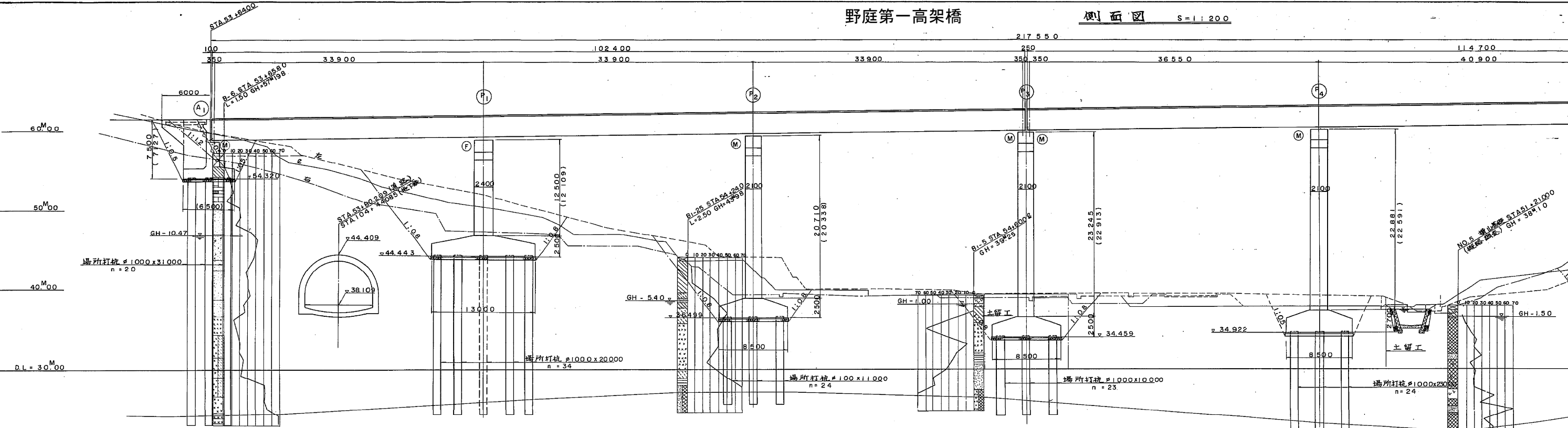


| | | |
|-------------------|----------|-------------|
| 横浜横須賀道路(衣笠～佐原)完成図 | | 277 1530 |
| 工種 | 高架橋 | 220 647 |
| 名 | 大矢部高架橋 | 縮尺 1/200 |
| 称 | 全体一般図(3) | 6 358 |
| 日本道路公団東京第一建設局 | | |

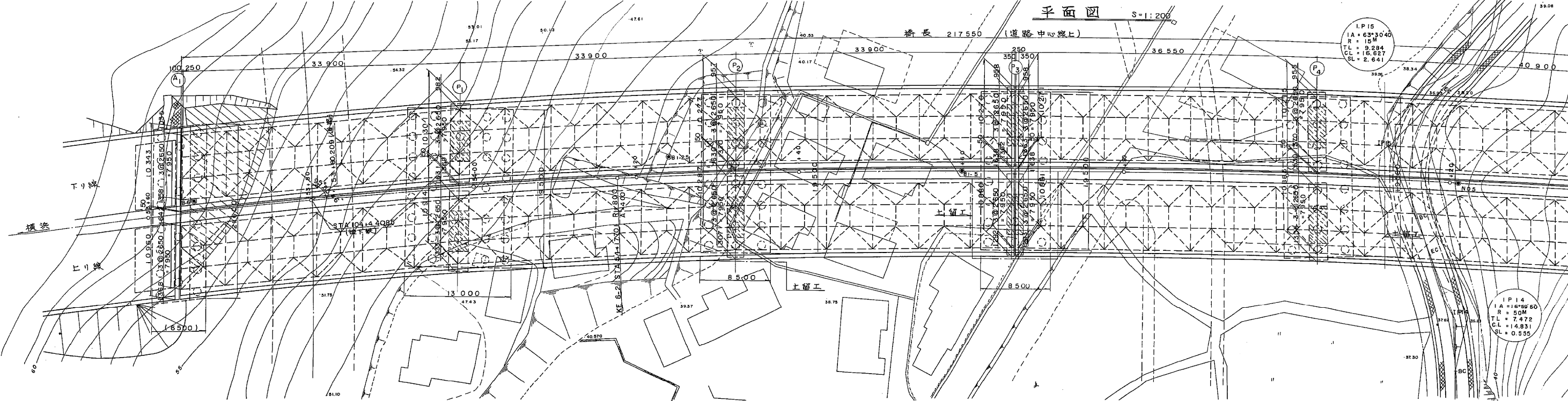
野庭第一高架橋

野庭第一高架橋

側面図 S=1:200

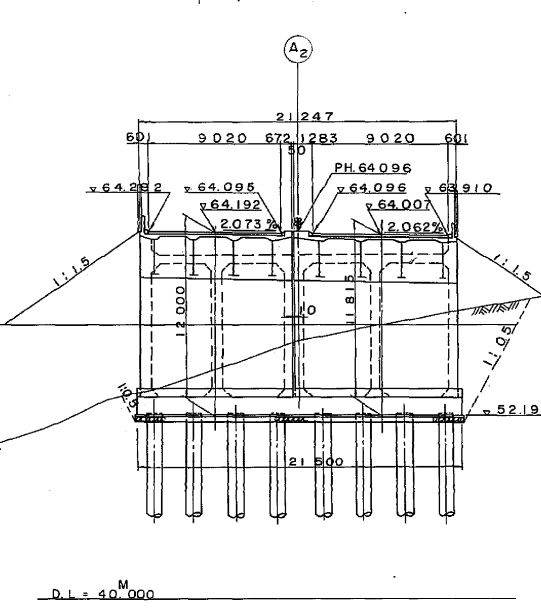
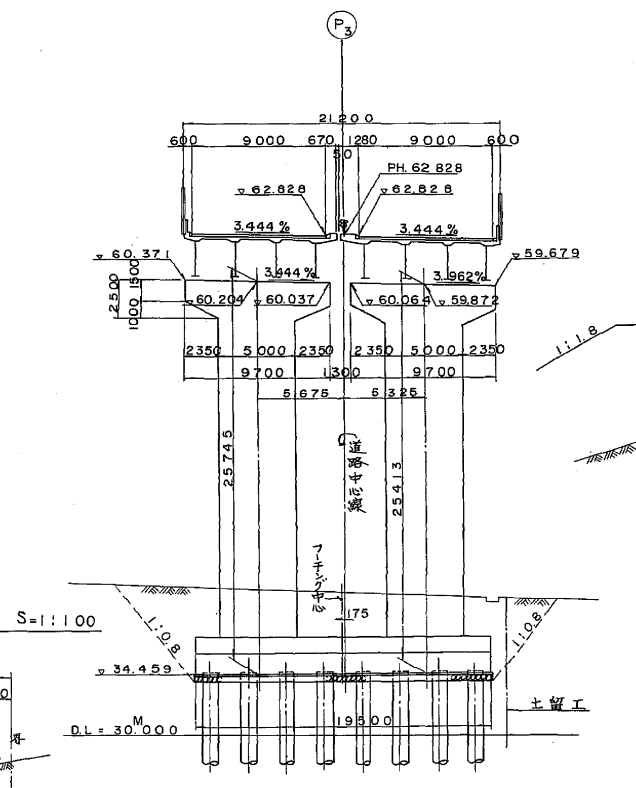
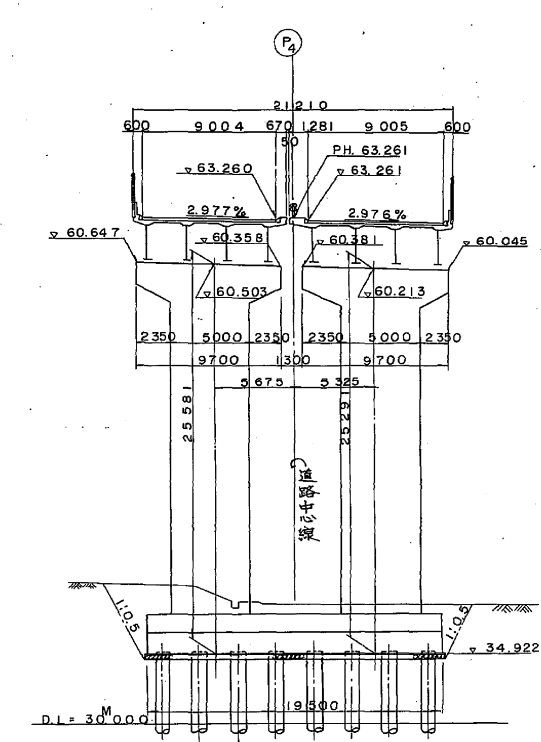
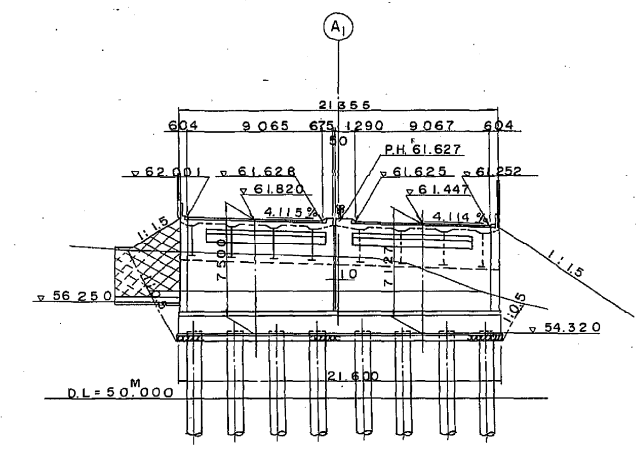
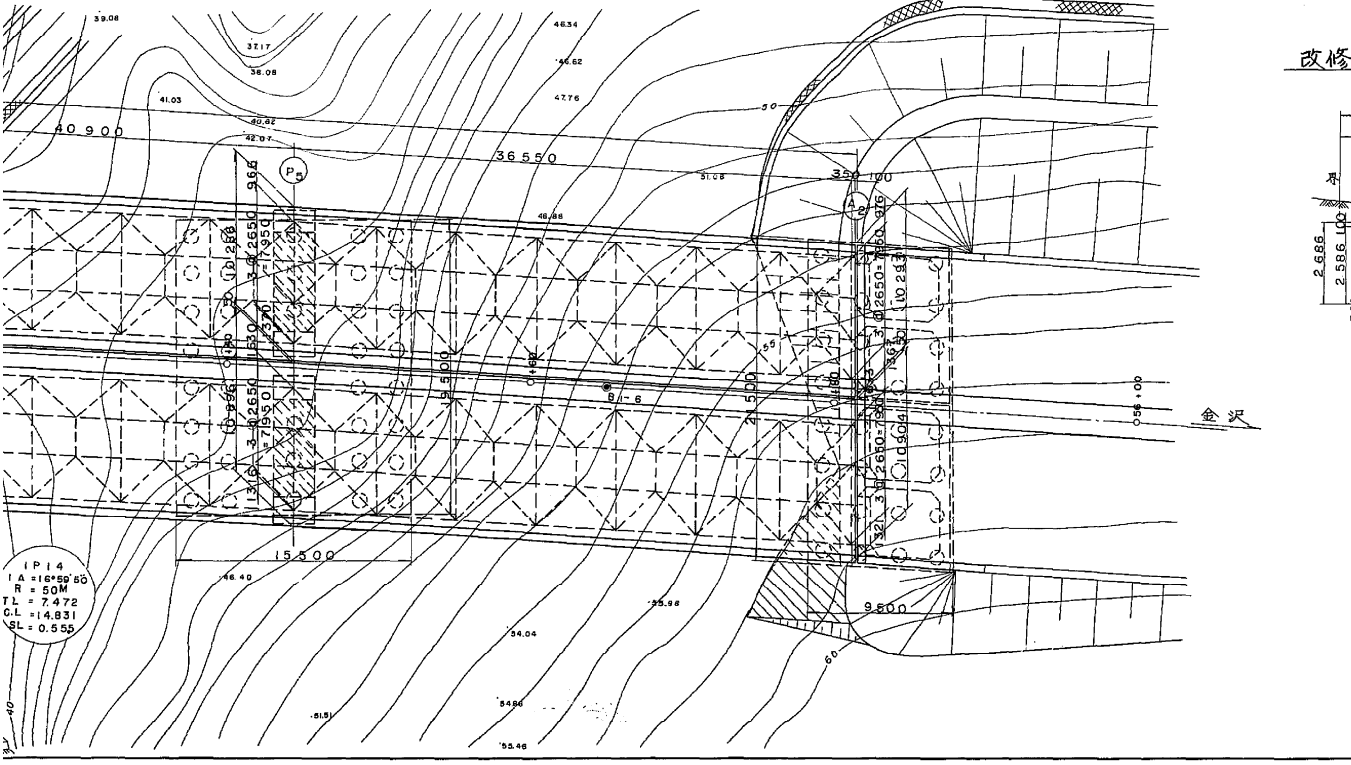
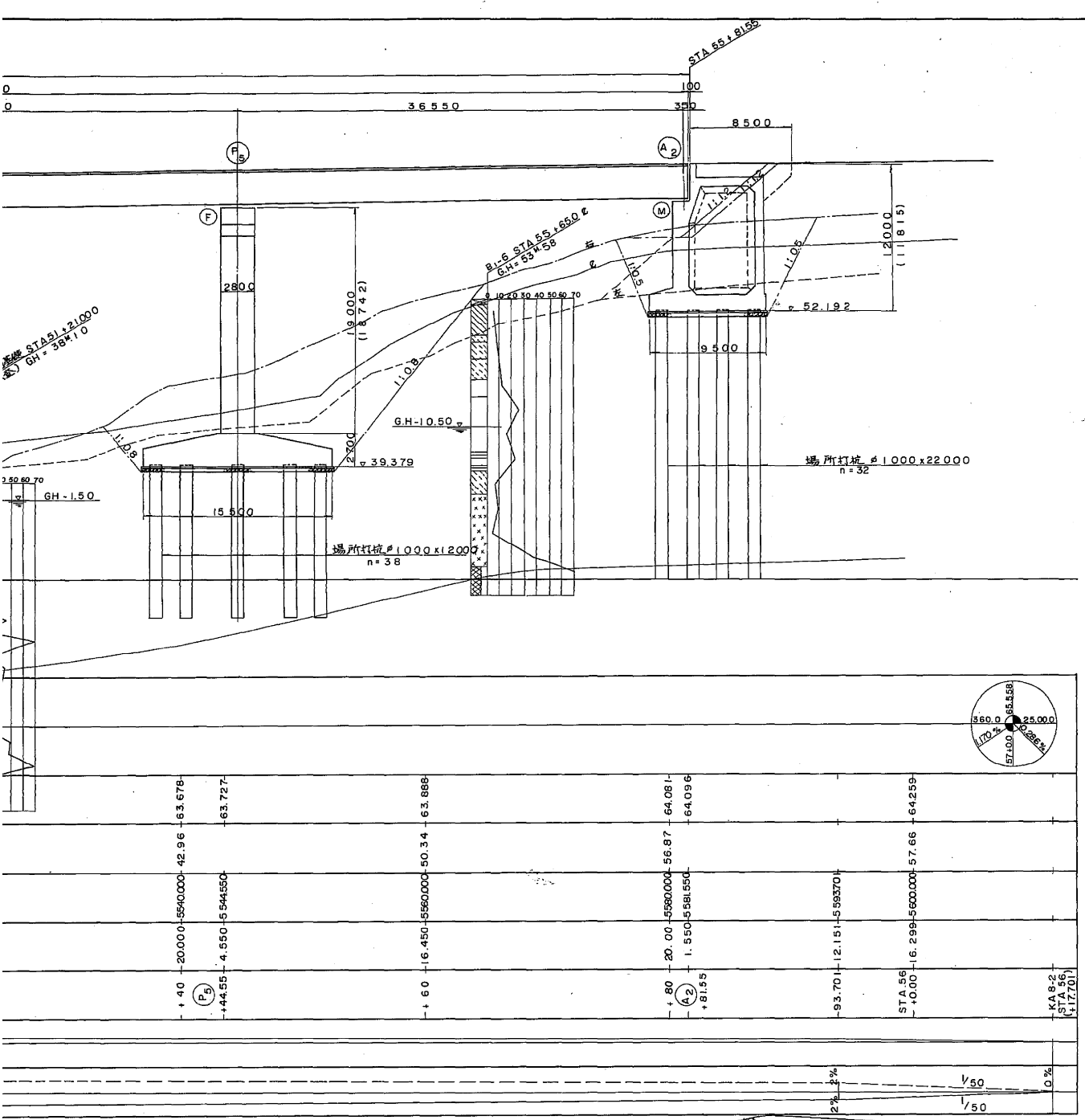


| | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--|-------------|---|--|---|---|--|---|--|---|--|--|--|---|---|--|---|
| | 計 画 高 | STA 53+6000 +60 +20.000-5360.000-59.06 +61.580 | STA 53+6500 +65 +4.000-5364.000 +61.627 | STA 54+2500 +25 +16.000-5380.000-54.71 +61.814 | STA 54+4000 +40 +18.350-5398.350 +62.029 | STA 54+6000 +60 +1.550-5400.000-49.99 +62.046 | STA 54+7500 +75 +17.701-5417.701-45.09 +62.255 | STA 54+8000 +80 +2.299-5420.000-46.03 +62.282 | STA 54+8500 +85 +12.250-5432.250 +62.425 | STA 54+9000 +90 +7.750-5440.000-39.98 +62.516 | STA 54+9500 +95 +2.000-5460.000-39.25 +62.750 | STA 54+10000 +100 +6.625-5466.625 +62.828 | STA 54+10500 +105 +13.375-5480.000-37.85 +62.984 | STA 55+21000 +210 +20.000-5500.000-37.80 +63.019 | STA 55+21500 +215 +3.650-5503.650 +63.261 | STA 55+22000 +220 +15.350-5520.000-38.17 +63.419 |
| | 地 盤 高 | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 追 加 距 離 | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 単 距 離 | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 測 点 | STA 53+6000 +60 +20.000-5360.000-59.06 +61.580 | STA 53+6500 +65 +4.000-5364.000 +61.627 | STA 54+2500 +25 +16.000-5380.000-54.71 +61.814 | STA 54+4000 +40 +18.350-5398.350 +62.029 | STA 54+6000 +60 +1.550-5400.000-49.99 +62.046 | STA 54+7500 +75 +17.701-5417.701-45.09 +62.255 | STA 54+8000 +80 +2.299-5420.000-46.03 +62.282 | STA 54+8500 +85 +12.250-5432.250 +62.425 | STA 54+9000 +90 +7.750-5440.000-39.98 +62.516 | STA 54+9500 +95 +2.000-5460.000-39.25 +62.750 | STA 54+10000 +100 +6.625-5466.625 +62.828 | STA 54+10500 +105 +13.375-5480.000-37.85 +62.984 | STA 55+21000 +210 +20.000-5500.000-37.80 +63.019 | STA 55+21500 +215 +3.650-5503.650 +63.261 | STA 55+22000 +220 +15.350-5520.000-38.17 +63.419 |
| | 平 面 曲 線 | L = 353.962 R = 900 | | | | | | | | | | | | | | L = 200.00 A = 400 |
| | 横 断 勾 配 付 図 | 1.170% | | | | | | | | | | | | | | 1/100 |

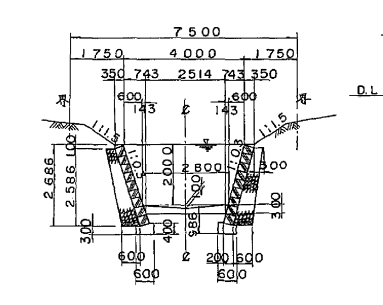


野庭第一高架橋

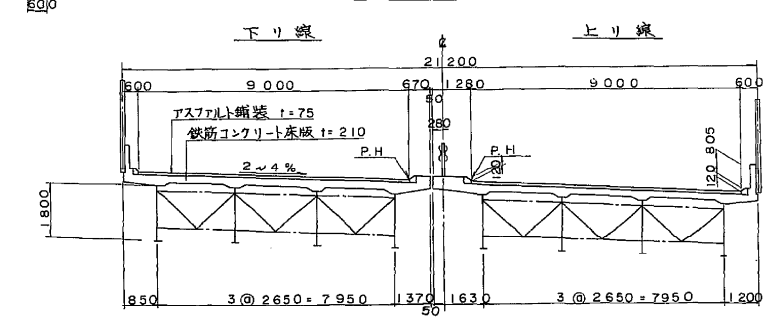
断面図 S=1:200



改修河川標準断面図 S=1:100



標準断面図 S=1:100



材料強度

| 上部構造 | |
|--------|---|
| 鋼材 | SM50Y 引張応力度 $\sigma_t = 2100 \text{ kg/cm}^2$ |
| | SM53 曲げ圧縮応力度 $\sigma_{ca} = 2100 \text{ kg/cm}^2$ |
| | SS41 曲げ引張応力度 $\sigma_{ts} = 1400 \text{ kg/cm}^2$ |
| | SM41 曲げ圧縮応力度 $\sigma_{ca} = 1400 \text{ kg/cm}^2$ |
| 鉄筋 | SD30 引張応力度 $\sigma_s = 1400 \text{ kg/cm}^2$ |
| コンクリート | 設計基準強度 $\sigma_{ck} = 240 \text{ kg/cm}^2$ |
| | 曲げ圧縮応力度 $\sigma_{ca} = 68.5 \text{ kg/cm}^2$ |

設計条件

| 構造形式 | | 3径間連続非合成板桁 |
|--------|--------------------------|-------------------------------|
| 桁 | 長 | 217M550 |
| 桁 | 長 | 102M400 + 114M700 |
| 支間 | | 3x33M90 + 3655 + 40M90 + 3655 |
| 有効巾 | | 9M00 x 2 |
| 荷重 | TL-20 | |
| 衝撃係数 | $i = 20$ | |
| 設計基準速度 | $KH = 0.25, K_v = 0$ | |
| 斜角 | $90^\circ (P_3)$ | |
| 曲線半径 | $R = 800M, \Delta = 400$ | |
| 横断勾配 | 1.170% | |
| 横断勾配 | $2 \sim 4\%$ | |

| | | |
|-------------------|--------------------------|--------------|
| 横浜横須賀道路(狩場-日野)完成図 | | 734 |
| (一般国道16号) | | 4243 |
| 工種 | 高架橋 | 584 |
| | | 1204 |
| 名 | 野庭第一高架橋 | 縮尺 |
| 称 | 一般図 (上部工) | 1/200 |
| | STA 53+64 ~ STA 55+81.55 | 1/100 |
| 日本道路公団 東京第一建設局 | | 下野道事務所 (調上図) |