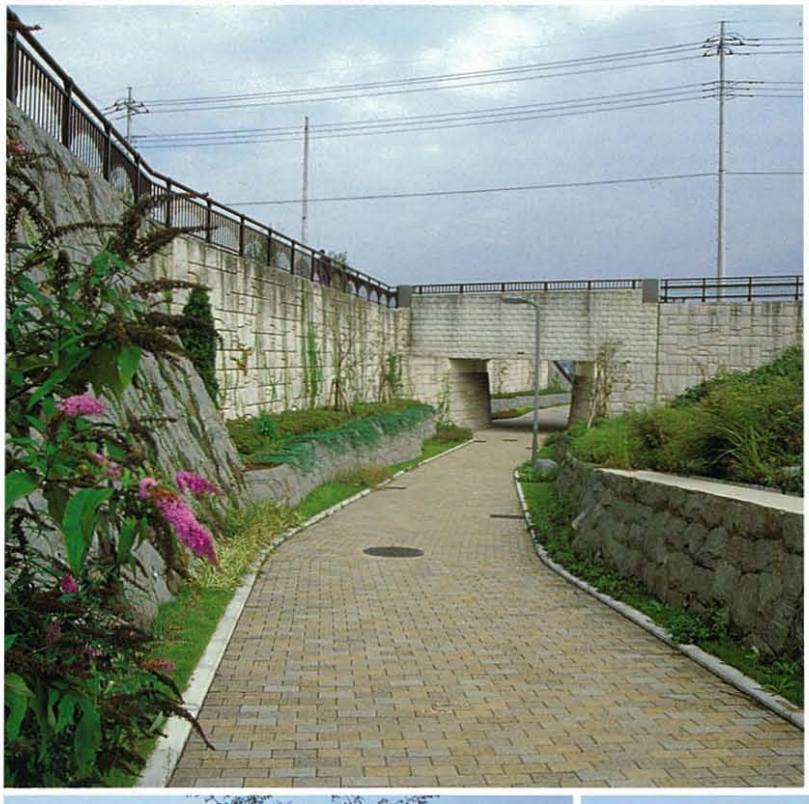


港北ニュータウン橋梁集

住宅・都市整備公団 港北開発局

港北ニュータウン橋梁集

住宅・都市整備公団　港北開発局

港北ニュータウン橋梁集

住宅・都市整備公団　港北開発局

刊行にあたって

港北ニュータウン地域は、昭和30年代まで雑木林や竹林を主とした山林と田畑が地域の90％を占めまとまった規模の自然状態が保たれてきました。しかし、昭和40年代の高度経済成長期に入って急速に周辺の開発が進み、無為に放置すればこの地域も当然これらの影響を受け、乱開発による自然破壊が避けられないことは明らかであったろうと思われます。

横浜市は、従来から指摘された都市開発に伴うこうした弊害を未然に防ぐため、昭和40年2月に「乱開発の防止」「都市農業の確立」「市民参加のまちづくり」を基本理念とした港北ニュータウン計画を発表し、昭和44年5月には土地区画整理事業の区域および事業の決定がなされ港北ニュータウン建設事業がスタートしました。

住宅・都市整備公団は、港北ニュータウンの大半を占める部分を土地区画整理事業区域として定め、先の基本理念を踏まえて「緑の環境を最大限に保存するまちづくり」「安全なまちづくり」「高い水準のサービスが得られるまちづくり」という4つの基本方針を設定しました。

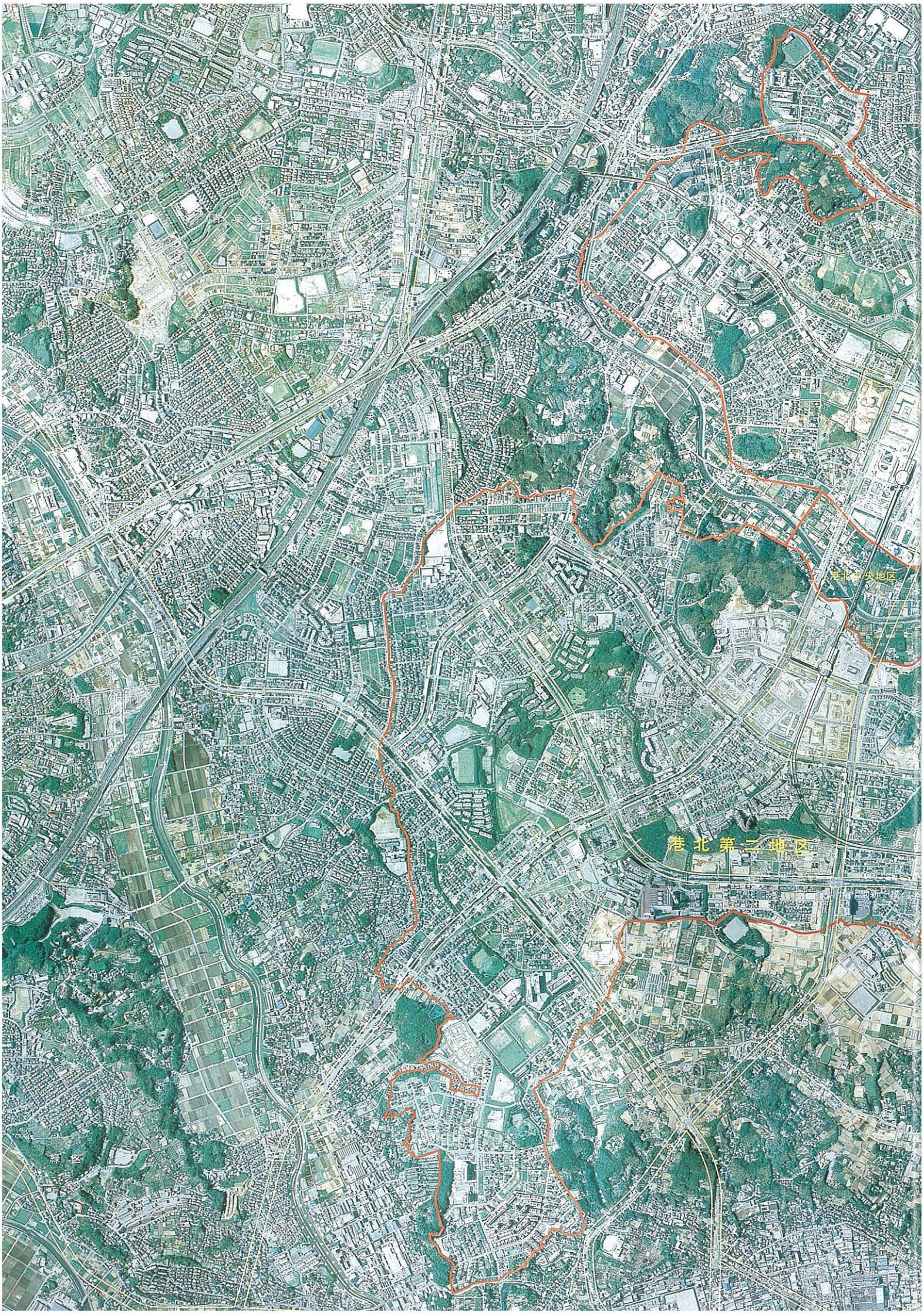
この地区に架設された橋の数は、歩道橋を中心として120橋を超えています。これは安全なまちづくりと生活の利便性を考慮すれば、ニュータウンの交通整備としてどうしても通過しなければならないものでした。また、先の基本理念と基本方針から導き出される「歩行者優先」という明確な思想の上に立って、橋梁計画において徹底した「歩車道分離」を貫き、同時に緑豊かな斜面緑地、時を経て伝えられてきた由緒ある寺院、鬱蒼とした屋敷林など、今も残される貴重な自然景観にある橋や、近代的なタウンセンター内にある橋など、計画に際して周辺景観との調和に非常な注意を払い、創意工夫を凝らして橋を造ってきました。

このたび、従来の橋の造り方に検討を加え、「見られる橋」「風景の重要な構成要素としての橋」「人々に利用される橋」として見つめ直す作業を行い、この成果を写真と一般図により「港北ニュータウン橋梁集」にまとめました。今後の都市開発における橋梁計画、あるいは景観設計の参考としても利用していただければ幸いです。

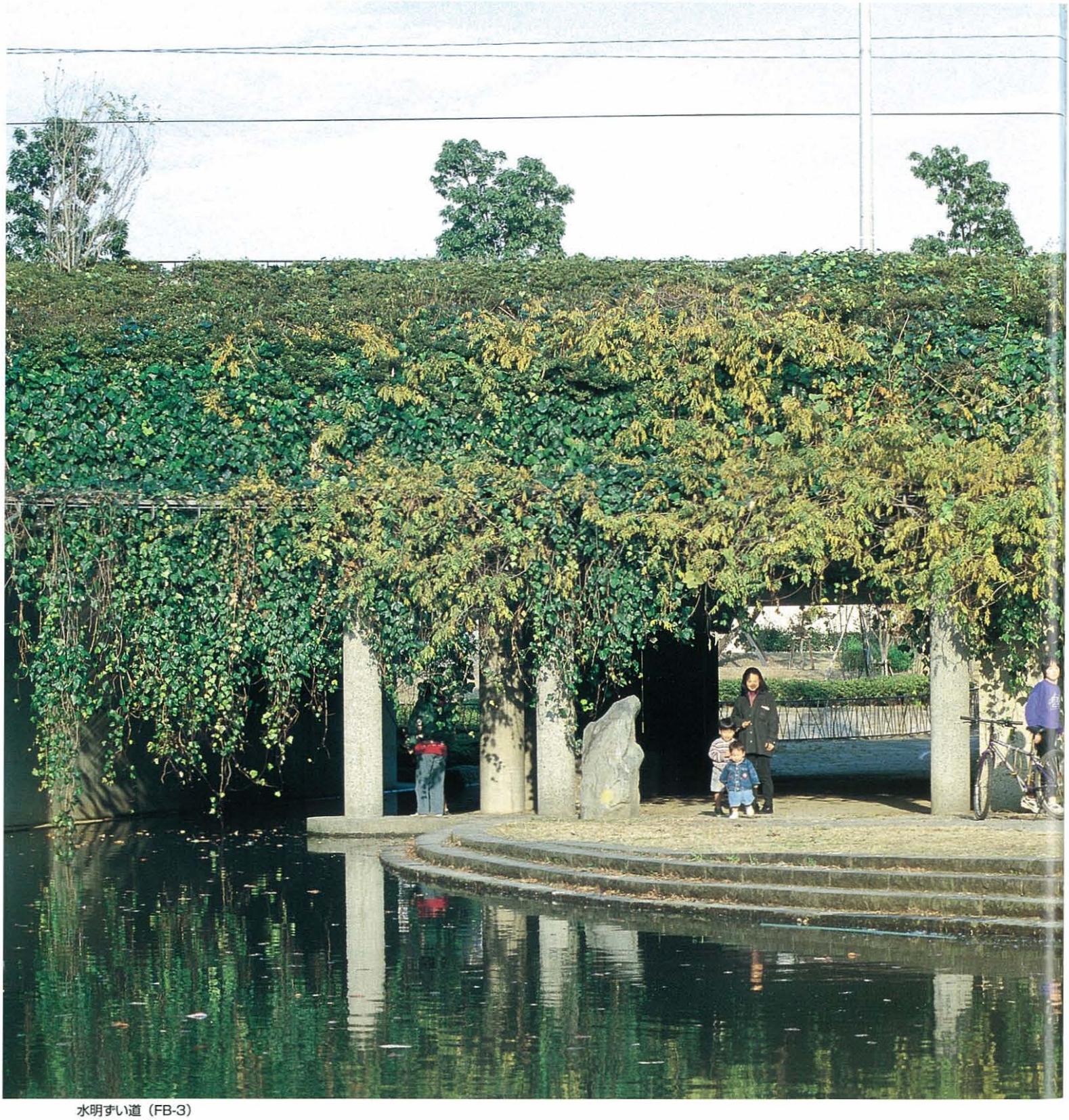
最後に、橋の計画から完成のためにご指導、ご協力賜った横浜市の方々に深い感謝を表すとともに、直接従事された公団職員の諸先輩、ならびに関係諸機関の皆さま方に厚く御礼申し上げます。

平成9年5月

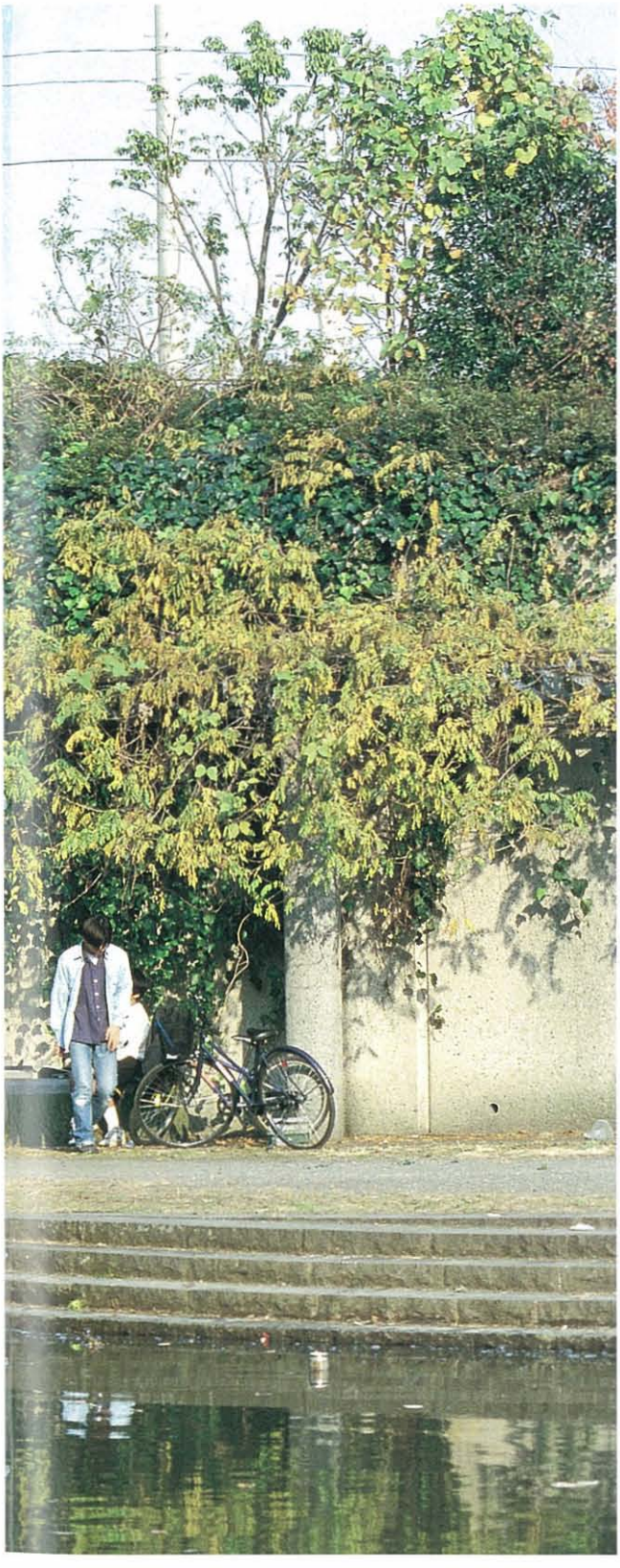
住宅･都市整備公団
港北開発局


港北中央地区
港北第二地区

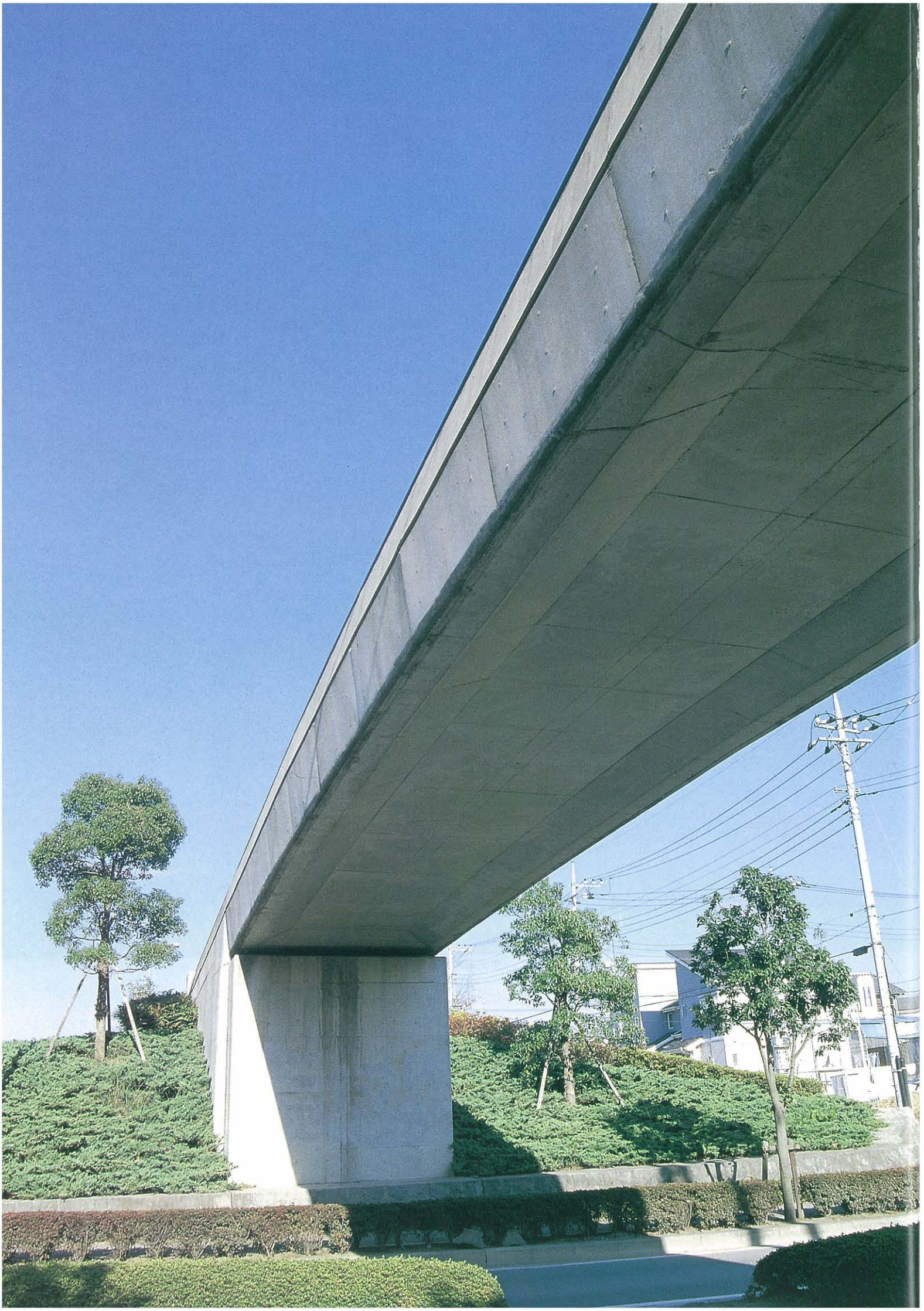
港北第一地区
都筑
都筑インター
勝田団地
町田
港北ニュータウン全景
平成７年５月撮影



水明ずい道（FB-3）



青が渓橋（FB-7）

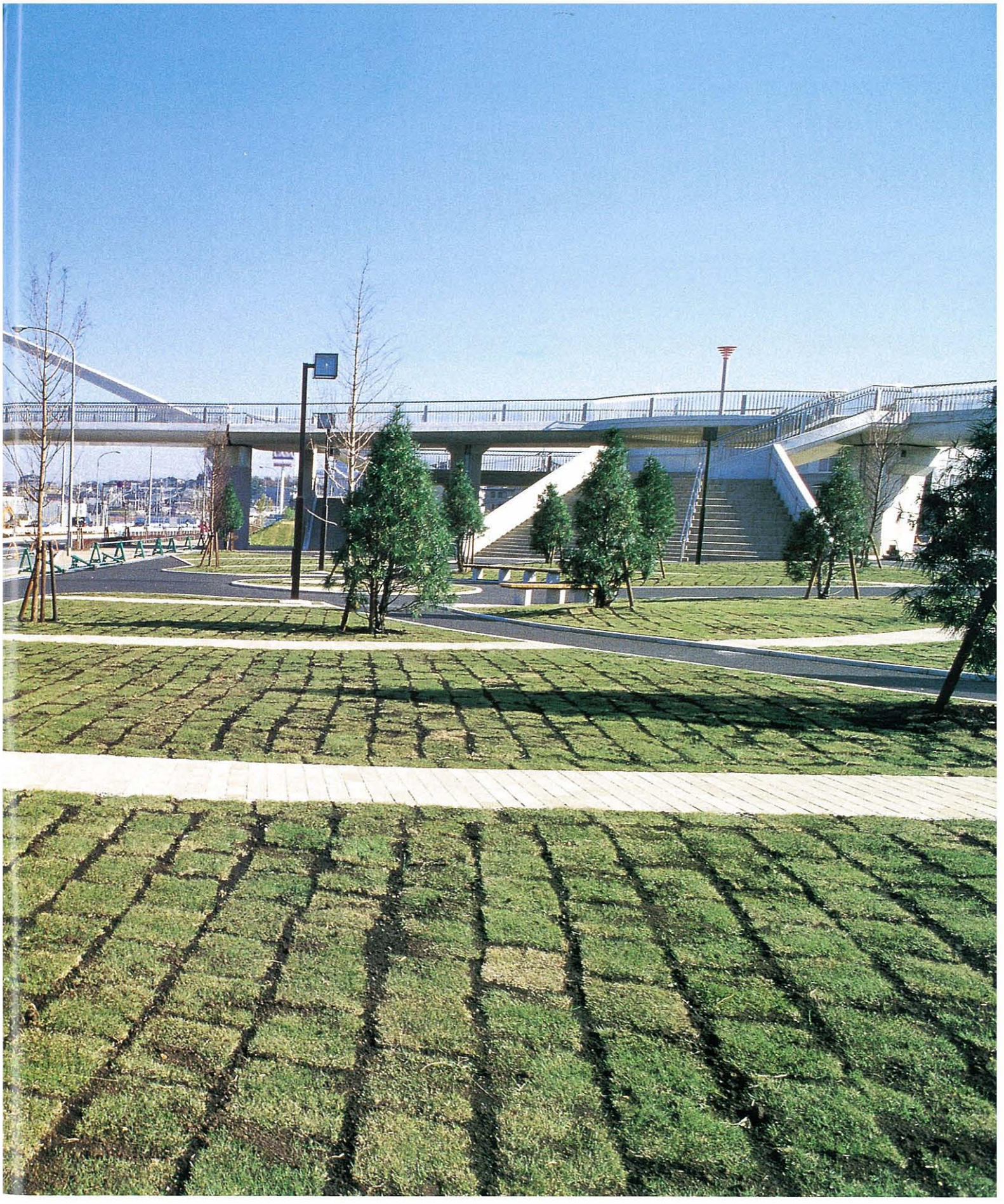


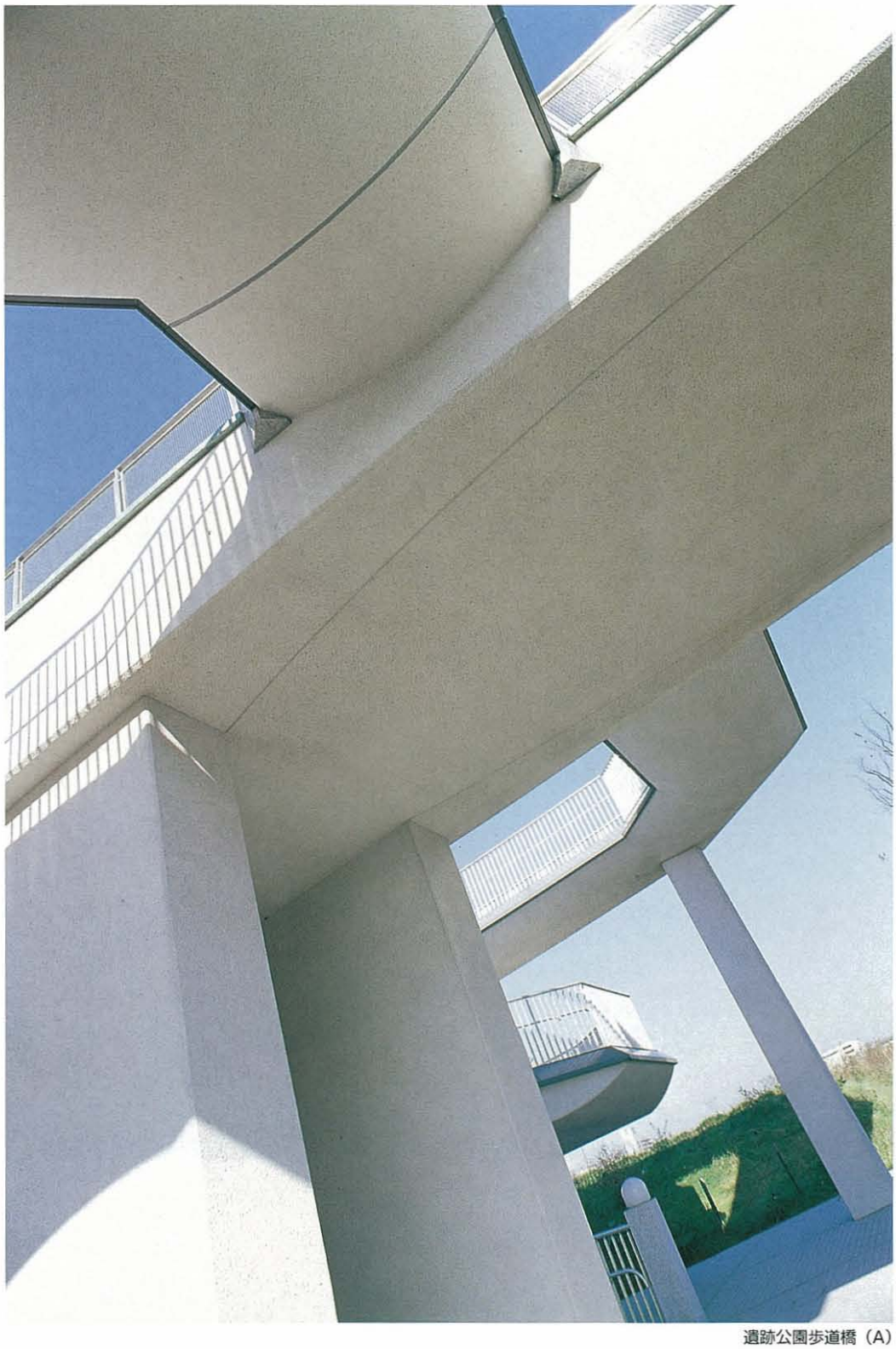
十代歩道橋（FC-14）

山田富士橋（FB-9）

←あすなろ歩道橋（FC-9）

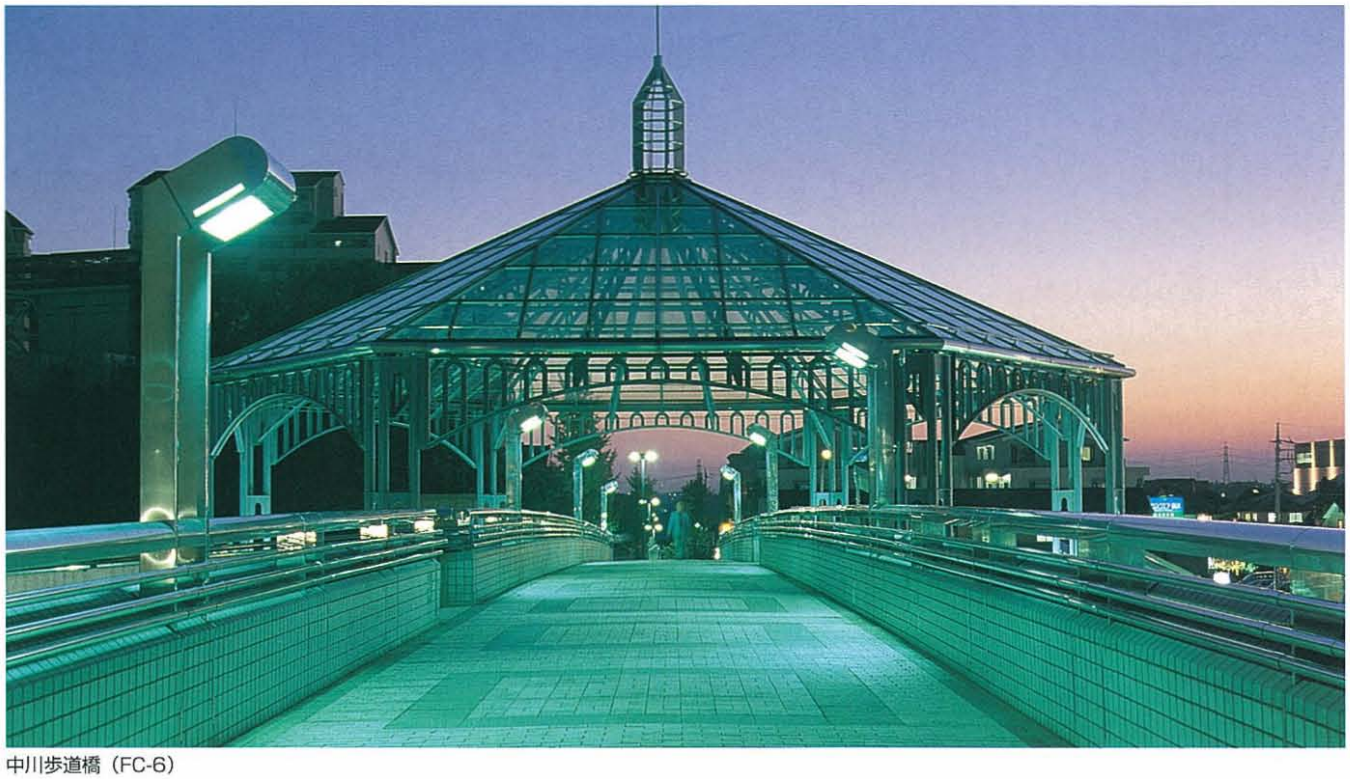
人逢歩道橋（FC-31）





遺跡公園歩道橋（A）

幸逢歩道橋（FC-26）



中川歩道橋（FC-6）

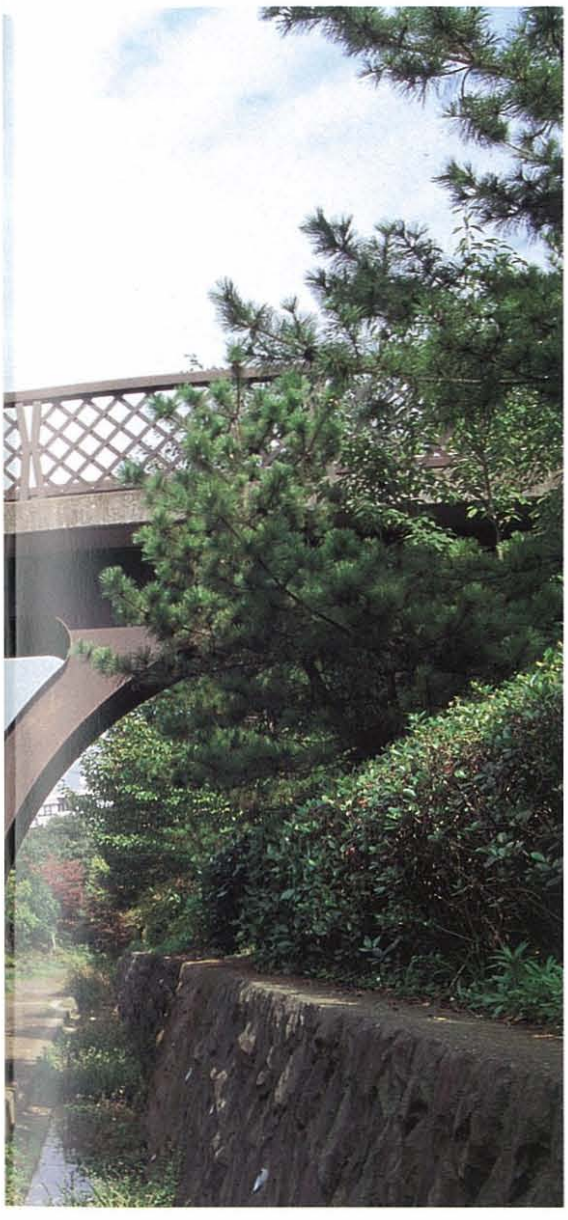
北原地下道（B-13）

渋沢橋（B-5）

茅ヶ崎貝塚橋（B-11）→

若水橋（C-14）

鴨池公園橋（D-4）



清心歩道橋（C-20）

朝霧橋（D-1）

学園歩道橋（C-54）

並木歩道橋（E）

匠橋（C-49）

港北ニュータウン橋梁集

目　次

刊行にあたって ——— 5

口絵 ——— 6

港北ニュータウンの橋梁計画 ——— 24

資料 ——— 278

港北ニュータウンの橋梁耐震補強

橋について

橋梁一覧表

港北第1地区の橋

稲穂橋（FA-1） ——— 38

稲荷坂橋（FA-2） ——— 40

あけぼの橋（FB-2） ——— 42

水明ずい道（FB-3） ——— 44

四季舞橋（FB-4） ——— 46

青が渓橋（FB-7） ——— 48

沖ノ谷地下道（FB-8） ——— 50

山田富士橋（FB-9） ——— 54

水雲ずい道（FB-10） ——— 55

根上がり坂橋（FB-11） ——— 56

谷戸田橋（FB-12） ——— 58

烏山歩道橋（FC-1） ——— 62

夕映歩道橋（FC-3） ——— 64

望みが丘歩道橋（FC-4） ——— 66

中川歩道橋（FC-6） ——— 68

陽迎え歩道橋（FC-7） ——— 72

ろまん通り歩道橋（FC-5） ——— 74

金子入歩道橋（FC-8） ——— 75

あすなろ歩道橋（FC-9） ——— 76

十代歩道橋（FC-14） ——— 78

麦笛歩道橋（FC-22） ——— 80

絹風歩道橋（FC-23） ——— 82

下小山歩道橋（FC-15） ——— 84

明日美歩道橋（FC-24） ——— 85

請地歩道橋（FC-25） ——— 86

幸逢歩道橋（FC-26） ——— 88

山田大塚歩道橋（FC-28） ——— 92

南山田歩道橋（FC-27） ——— 94

富士塚歩道橋（FC-29） ——— 95

人逢歩道橋（FC-31） ——— 96

北山田歩道橋（FC-33） ——— 102

青雲歩道橋（FC-34） ——— 104

寺窪歩道橋（FC-35） ——— 106

夢逢歩道橋（FC-30） ——— 108

牛が窪歩道橋（FC-36） ——— 109

諏訪歩道橋（FC-37） ——— 110

城山歩道橋（FD-1） ——— 112

遺跡公園歩道橋（A） ——— 114

並木歩道橋（E） ——— 118

ほのか歩道橋（G） ——— 122

センター北歩道橋（C） ——— 124

港北第２地区の橋

夕やけ橋(A-1) ——— 128
都筑橋(A-2) ——— 130
行逢橋(A-3) ——— 131
萌黄橋(A-4) ——— 132
郷の関橋(A-5) ——— 134
将門橋(A-6) ——— 136
北川庚申橋(A-7) ——— 137
木陰橋(B-1) ——— 138
御影橋(B-2) ——— 140
渋沢橋(B-5) ——— 142
竹園橋(B-6) ——— 144
若葉橋(B-7) ——— 146
渋沢地下道(B-4) ——— 148
中の瀬地下道(B-9) ——— 149
茅ヶ崎地下道(B-10) ——— 150
茅ヶ崎貝塚橋(B-11) ——— 152
せせらぎ橋(B-12) ——— 156
北原地下道(B-13) ——— 160
待山地下道(B-14) ——— 162
待山橋(B-15) ——— 164
荏田歩道橋(C-1) ——— 166
華蔵橋(C-2) ——— 168
爽風歩道橋(C-3) ——— 170
見花歩道橋(C-4) ——— 172
川和歩道橋(C-5) ——— 173
七面歩道橋(C-7) ——— 174
大阪橋(C-8) ——— 176
みずき歩道橋(C-9) ——— 178
荏田南歩道橋(C-10) ——— 182
千人橋(C-11) ——— 184
三の丸歩道橋(C-12) ——— 188
京塚歩道橋(C-13) ——— 190
若水橋(C-14) ——— 192
賀々原歩道橋(C-6) ——— 194
池田歩道橋(C-15) ——— 195
ふれあい歩道橋(C-16) ——— 196
前高山歩道橋(C-17) ——— 198
中の瀬歩道橋(C-19) ——— 202
清心歩道橋(C-20) ——— 204
平台歩道橋(C-36) ——— 206
東前歩道橋(C-41) ——— 208
新星橋(C-21) ——— 210
大原歩道橋(C-42) ——— 211
向原橋(C-43) ——— 212
陽光歩道橋(C-45) ——— 214
丸沢歩道橋(C-44) ——— 216
観音歩道橋(C-46) ——— 217
新田歩道橋(C-47) ——— 218
北原歩道橋(C-48) ——— 220
匠橋(C-49) ——— 222
稲波歩道橋(C-50) ——— 226
七塚歩道橋(C-51) ——— 228
新吉田歩道橋(C-52) ——— 230
西山歩道橋(C-53) ——— 232
学園歩道橋(C-54) ——— 234
朝霧橋(D-1) ——— 238
月出松公園橋(D-2) ——— 242
ささぶね橋(D-3) ——— 244
鴨池公園橋(D-4) ——— 246
蛍見橋(D-5) ——— 248
美四季橋(D-6) ——— 250
春雨橋(D-7) ——— 252
中丸歩道橋(Ⅰ) ——— 254
開成歩道橋(Ｊ) ——— 256
茅ヶ崎東歩道橋(H) ——— 258
はなやぎ歩道橋(Ｊ') ——— 259
中村歩道橋(K) ——— 260
まちづくり歩道橋(L) ——— 262
春風歩道橋(M) ——— 264
緑門歩道橋(N) ——— 266
そよ風歩道橋(O) ——— 267
見晴らし歩道橋(P) ——— 268
みらい歩道橋(Q) ——— 269
都筑ふるさと歩道橋(S) ——— 270
つどい歩道橋(T) ——— 272
センター南歩道橋(U) ——— 273
茅ヶ崎城址歩道橋(V) ——— 274
桜山歩道橋(W) ——— 276
であい橋(Y) ——— 277

港北ニュータウンの橋梁計画

1 港北ニュータウンにおける立体交差

1－1　港北ニュータウン計画の基本理念と基本方針

港北ニュータウンは「乱開発の防止」「都市農業の確立」「市民参加のまちづくり」を基本理念とし、計画的開発を行う公団施工土地区画整理事業区域では次の4点を基本方針として事業が進められた。

① 緑の環境を最大限に保存するまちづくり
② ふるさとをしのばせるまちづくり
③ 安全なまちづくり
④ 高い水準のサービスが得られるまちづくり

すなわち、“安全性”“高水準サービス”という計画的都市ならではの計画内容をより一層徹底させるとともに、ここに住むであろう人々にとって、それがおしきせの計画的都市ではなく、“第2のふるさと”として親しみはぐくまれるような“まち”に育てようというものである。

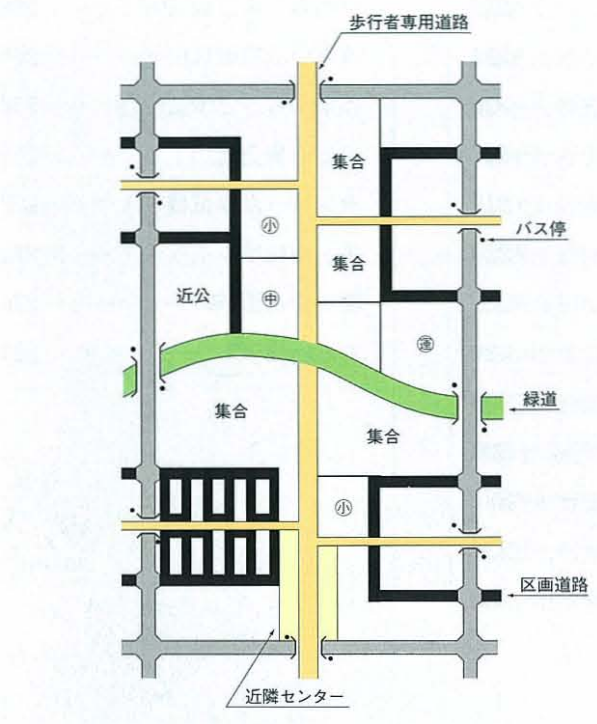


図1－1　港北ニュータウンの住区モデル

この基本理念、基本方針に基づいてグリーンマトリックスシステムをはじめとする多くの新しい試みが行われた。その結果、人々と車を分離する立体交差が重視され、その数は約120カ所にも及ぶ。港北ニュータウンの立体交差、橋梁をどのようにとらえ、どのように計画し建設するか。それは、諸システムの成否に影響を及ぼすのみならず、港北ニュータウンの基本理念、基本方針に直接かかわる問題である。

港北ニュータウンの立体交差・橋梁は、上記の基本理念、基本方針に基づいて計画されたものである。

第1に、歩行者が無理なく歩けるような立体交差でなくてはならないし、安全で機能的でなくてはならない。

第2に、環境を演出するものでなくてはならないし、人々から親しまれ、愛されるものでなくてはならない。

1－2　港北ニュータウンにおける立体交差の意義

港北ニュータウンでは人々の生活が大切にされる。それは次のような諸計画にも表れている。

第1には自動車がなくとも便利で安全で快適な歩行者専用道路網（緑道、歩行者専用道路）の整備である。これは、幹線道路が掘割化され、人と自動車は、立体的に安全に分離されるよう計画されており（図1－1）、ここを歩く人々は、大人も子供も老人も、自動車を気にすることなく安心して快適に過ごすことができるからである。また、人々は、ここを歩いて行けばあらゆる施設に行くことができ、歩行者に犠牲を強いる従来の自動車優先の歩道橋とは本質的に異なるものである。すなわち、それは、緑道、歩行者専用道路網を軸にしてあらゆる施設が有機的に連結され、立体交差によって歩行ルートが遮断されずにつながっているからである。もう1つの特徴として、歩行者専用道路と幹線道路の交点に橋梁が架けられ、その足元にバスストップ（バスベイ）が計画されていることであり、これにより人々は、ここを歩いて行けば近くのバスストップに安全に行くことができる。

これらのシステムにより、人々は緑道、歩行者専用

道路を媒体として豊かなコミュニティーを育てることができる。これは豊富な立体交差により、ややもすれば限定されがちな生活領域が飛躍的に拡大し、のびのびとした豊かな近隣生活を送れるからであり、橋のある風景が人々の共有の“ふるさと”を形作るからでもある。

第２には、緑道を軸にした緑の豊かな空間の形成である。ここを歩く人々は、都市の中にいることをふと忘れ、自然とのふれあいに身をゆだねることであろう。それは、ここを取り巻く空間が緑をより豊かにするよう入念に計画されているからであり、立体交差の徹底により、無粋な自動車から遮断されているからである。緑道を歩く人々にとっては、ここは比類なく大きな公園に思えるだろう。それは緑道を軸にして、保存緑地や公園、そして学校や運動場など多くのオープンスペースが巧みに配置されているからであり（図１－２）、立体交差の徹底により１つの大きな緑の帯として連結されるからである。この中にいると、人々は“ふるさと”を感じ、このまちに永住したいと思うだろう。それは、橋のある風景が、豊かな緑に溶け込んで、“ふるさと”の思い出として残るからである。

第３には、落ち着いた住宅地を形成するための、明快な段階構成をもった道路計画である。通過交通は通り抜けられない道路パターンのため、住宅地内に進入しないし、また幹線道路は歩行者との立体化が徹底され、信号も少ないことから、ここを通るドライバーは適度のリズムで快適に走ることができ、過度な緊張から解放される。また、緑のバスベイをかかえた橋梁のある風景が心のやすらぎを与えるからである。

このように、港北ニュータウンでは立体交差、橋梁はきわめて重要な意義を与えられている。それは単なる通行手段にとどまらず、街づくり、ふるさとづくりの大切な要素である。

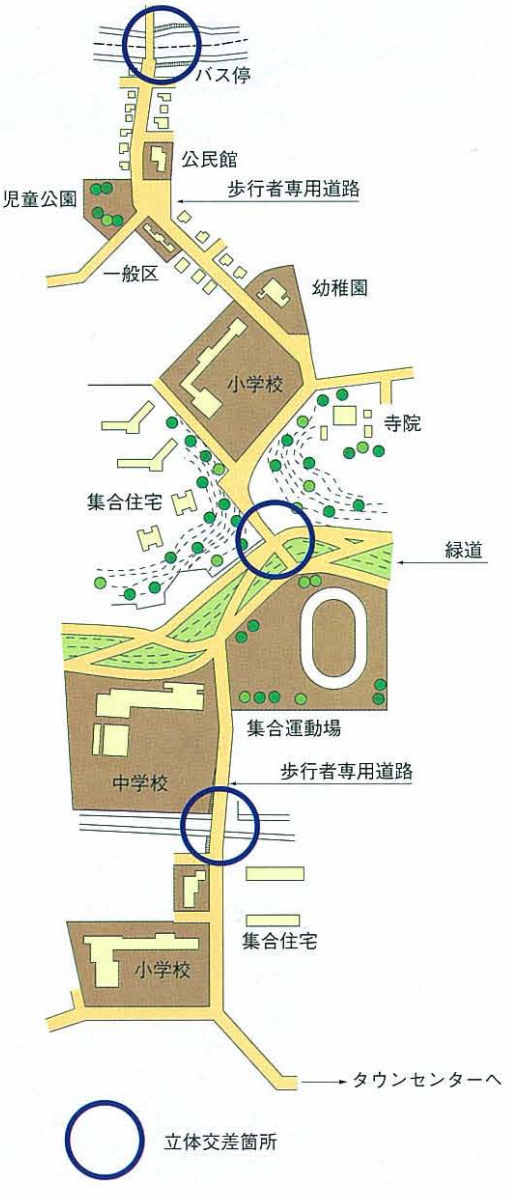


図１－２　港北ニュータウン施設配置モデル図

１－３　港北ニュータウンにおける立体交差の特徴

〔１〕　交差形態による分類とその特徴

港北ニュータウンの通行路としては一般道路、歩行者専用道路、緑道および鉄道が計画されており、立体交差の形態を上下の通行路の組み合わせにより分類すると、次の形態に集約できる。

$$A = \frac{\text{一般道路}}{\text{一般道路}}$$

$$B = \frac{\text{一般道路}}{\text{歩行者専用道路}}\ 、\ \frac{\text{一般道路}}{\text{緑道}}$$

$$C = \frac{\text{歩行者専用道路}}{\text{一般道路}}$$

$$D = \frac{\text{緑道}}{\text{一般道路}}$$

これらを形態別に見ると、表１－１のようになる。

表１－１　交差形態による分類　（単位；箇所）

橋の種類	交差形態	第一地区	第二地区	計
道路橋	A＝一般道路／一般道路	2	7	9
	B＝一般道路／歩行者専用道路、一般道路／緑道	9	13	22
歩専橋	C＝歩行者専用道路／一般道路	29	52	81
緑道橋	D＝緑道／一般道路	1	7	8
計		41	79	120

A形態の橋（FA-1、稲穂橋）

B形態の橋（B-2、御影橋）

C形態の橋（C-1、荏田歩道橋）

D形態の橋（D-2、月出松公園橋）

まず第１に港北ニュータウンには立体交差がきわめて多いことがわかる。これは、基本理念、基本方針を具体化した結果であり、いい換えるなら、港北ニュータウンにとって立体交差の計画がきわめて重要な意義をもっているということである。したがって港北ニュータウンの立体交差全体について、あらかじめ確固とした基本方針を定め、留意すべき事項を整理しておくことが不可欠であった。

第２にＣ形態、すなわち一般道路の上に架かる歩行者専用道路が81カ所もあり、全体の７割弱を占めている。ここの橋梁自体は目立った存在ではないが、数が多く、また生活に密着した橋であるだけに、適切な基本方針を定めておくことが必須であった。

第３にＢ形態、Ｄ形態、すなわち緑道に関連する橋が少なからずある。いうまでもなく緑道空間は港北ニュータウンの最大の財産であり、緑道を利用する人にとって橋のあり方は大きな問題である。このような点を踏まえ、緑道に関連する橋については特に慎重な検討が加えられた。

〔２〕　立体交差－横断歩道橋の反省

従来、既成市街地では交通事故防止のため、いわゆる立体横断歩道橋の設置が盛んになり、それなりの成果を上げてきた（図１－３a）。

しかし、同時に多くの批判と反省が生まれてきた。

第１は、これが人間無視、自動車優先の産物であり、弱者に犠牲を強いるものだという点である。

第２は、経済優先、景観無視の産物であり、かえって環境を損なうものだという点である。この立体横断

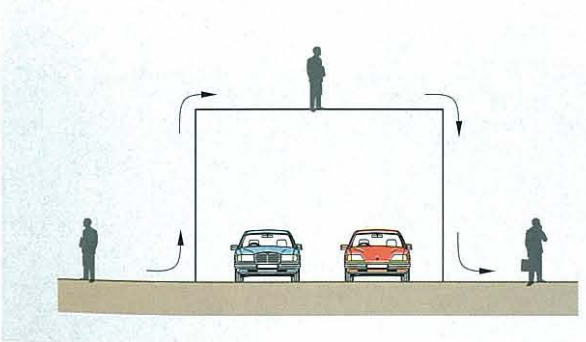


図１－３a　立体横断歩道橋

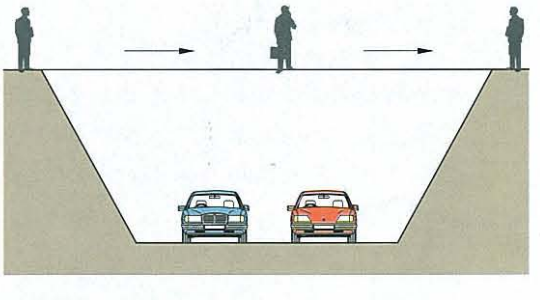


図１－３b　港北ニュータウンの立体交差

歩道橋は、ひと昔前の既成市街地内での応急処置であり、新都市の立体横断歩道橋設置に関してはこの反省を出発点にしなければならなかった。

港北ニュータウンの立体交差は図１－３ｂの形態を基本とする。この形態は、

① 歩行者は無理なく快適に歩ける。

② スピードが速い自動車交通からの遮断が徹底される。

③ 構造物が大きくならずそれだけ周辺環境に溶け込みやすいなどの特長をもち、港北ニュータウンの基本理念、基本方針実現のための重要な役割を果たす。

〔3〕 バスベイをかかえる歩行者専用道路

歩行者専用道路や緑道と幹線道路の交差となり、そのほとんどにはバスストップ（バスベイ）が設置される。ここは歩行者の流れと自動車の流れの接点であり、公共交通機関利用の足場である。歩行者専用道路とバスベイはスロープ（斜路）と階段で結ばれ、周りは植栽を施される（図１－３ｃ）。橋とバスベイは一体であり、１つの風景として互いに強いかかわりをもっている。ここは歩行者にとっても自動車運転者にとっても大切な空間である。

2 景観としての橋

橋とはそもそも障害物を越えて向こう側に渡るための通路であり、「渡る」という機能を備えた構造物である。同時に、橋は造形物であり、景観の一部として人々からとらえられる側面ももっている。橋は常にこの二面性を備えており、どちらか一方を軽視すると、

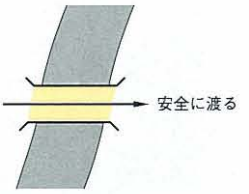


図２－１

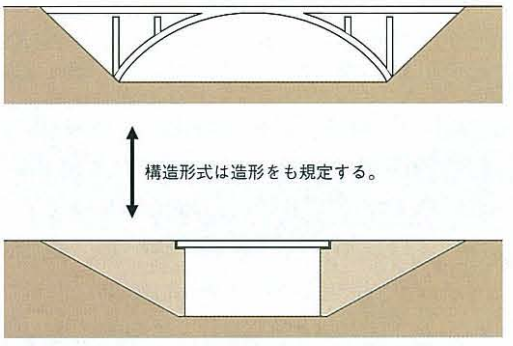


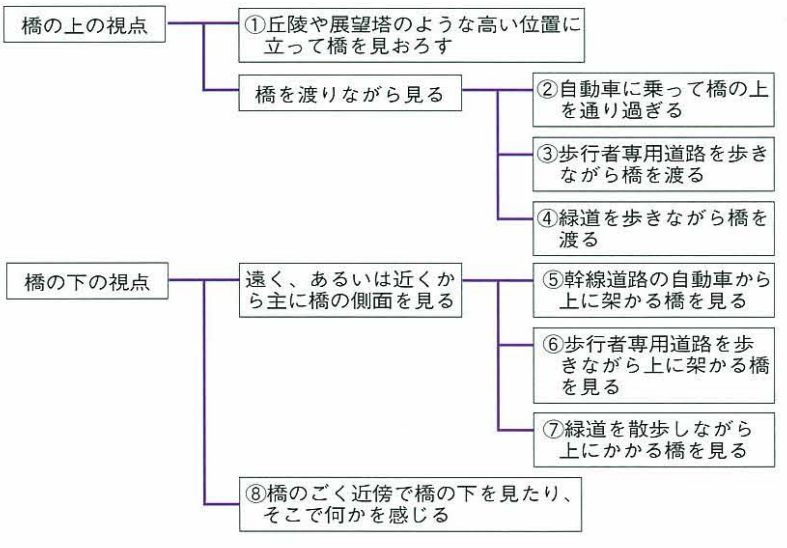
図２－２

それは不幸な事態をもたらすことになる。

橋は安全に向こう側へ渡れるという機能を備えていなければその意義は全く失われる（図２－１）。見苦しい橋はあり得ても危険な橋、渡れない橋は許されない。したがって、橋は構造物としてこの機能性と安全性を保障するものであることが第１条件である。そして、施工性、経済性に優れていることも大切である。機能性、安全性、施工性、経済性などを最も強く規定するのが橋の構造形式である（図２－２）。

構造形式は同時に橋の強度や橋長、橋の基本的な形や大きさ、素材等を規定し、景観に大きな影響を与えるものである。構造形式を無視した橋のデザインは、実態として無意味である。

表２－１



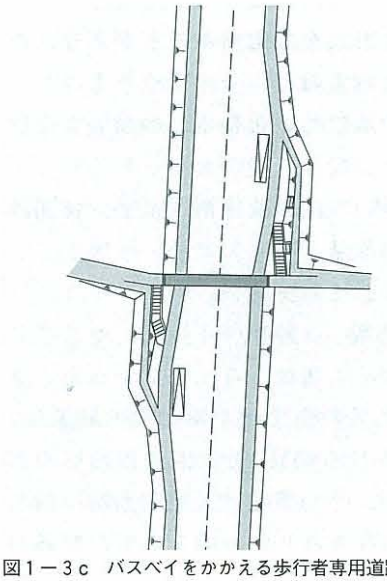


図１－３ｃ バスベイをかかえる歩行者専用道路橋

したがって橋の具体的検討を行う場合、機能性、安全性を第１に考えて、その設置場所の状況に合った構造形式を複数選択し、そのうえで造形的・景観的検討と、施工性・経済性比較を行う方法が採用された。

橋は造形物であり、景観の一部としての側面ももっていることは上述したとおりである。この側面は高度経済成長時代の社会においては、とかく軽視されがちであったが、横断歩道論争などを通じて徐々に見直されてきた。

「橋の美しさ、周辺の景観との調和」を論ずる場合、視点と視軸が問題になる。視点の位置と視軸の方向、視点の移動速度などにより、景観は異なってくる。また、そのときの行動目的（通勤、買い物、散歩、デートなど）や行動方法（自動車運転、自転車、徒歩など）、またそのときの精神状態も見え方に微妙な影響を与えるだろう。表２－１に視点による景観の違いを分類してみた。

①はごくまれであり、橋は周囲の景観に埋もれてしまう。

②の場合、自動車運転者にとっては橋の存在はあまり意識されない。

③の場合、橋の姿はあまり意識されないが、橋上面の舗装や高欄、あるいは周辺の景色の変化により、橋の形成する空間が意識される。

④の場合、③と同様だが、特に周辺の景色によるショックが大きい。

⑤の場合、連続して現れる類似の景観が重ね合わされて意識される。トータルプランニングが必要である。

⑥の場合、橋の形や素材感が周辺の景色の中で強くとらえられ、日常生活の記憶として残る。

⑦の場合、橋の形や素材感が周辺の景色との関連でとりわけ強く意識される。橋を媒体にして向こうの空間への期待や好奇心といった微妙な感情も引き起こされ、また橋そのものが関心事にもなる。

⑧の場合、橋全体の姿よりも、細部の仕上げや素材に関心が集まる。

「橋の美しさ、周辺の景観との調和」を論ずる場合、周辺の空間の具体的内容が問題になる。公園の中か、市街地かでは大いに異なる。同じ公園でも、そのスケール感や植栽の種類などすべてに個性があり、具体的内容は異なる。個々の周囲の状況を十分精査し、それぞれとの調和をまず考えなければならない。次に問題となるのは橋自体の姿、形（プロポーション）であり、さらにディテールとしての仕上げ、素材である。

3 港北ニュータウンの橋梁計画

3－1 橋梁計画の指針

港北ニュータウンの立体交差部についてはすでに港北ニュータウン事業の基本理念や基本方針、それらに基づく諸計画等により、その意義や基本的課題が浮き彫りにされてきた。それらを再整理し、港北ニュータウン橋梁建設にあたって指針とされたものを述べる。

〔1〕 橋梁計画基本理念

港北ニュータウンの橋梁は次の３点を橋梁計画の基本理念としている。

① 安全かつ機能的な橋づくり
② 人々とのふれあいを大切にする橋づくり
③ よりよい景観を演出する橋づくり

〔2〕 橋梁計画基本方針

次に港北ニュータウン全体として、以下のような橋梁計画の基本方針が求められた。

① 緑道に関連する橋梁は、緑道の機能を十分に認識し、よりよい空間を演出するよう特に綿密な検討を加える。
② 幹線道路の上に架かる橋梁は、路線ごとにトータルプランニングを行う。
③ 限定された要所に象徴的な橋梁をデザインすることにより、そこのポテンシャルを高め、ニュータウンの構造を明確に意識させる。
④ タウンセンターに関連する橋は、トータルプランニングを行う。

〔3〕 橋梁計画留意事項

① 事前に周囲の状況や予想される人々の活動を精査し、そこに望ましい橋梁のイメージをつかむ。
② 計画設計対象には橋梁周辺部も含める。
③ 土質条件は構造形式を限定することがあり、これをしっかりと把握する。
④ 構造物が他の用地にくい込むことのないようにする。
⑤ 橋梁添加物については、関係機関と十分に協議する。

3－2 緑道に関連する橋

〔1〕 緑道の意義

グリーンマトリックスの概念の中枢となる緑道は、公共用地として用意される幅員10～40ｍの帯状のグリーンベルトであるが、その機能は必然的余裕空間という意義のほか、はっきりとした目的をもった交通の

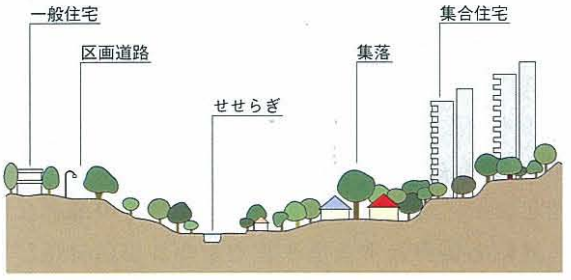


図３－１　緑道の断面

ための空間とは別の、「非目的的交通空間」という意義づけもできる。つまり、センター、駅、学校、ショッピング施設などへの交通の用に供される歩行者専用道路体系とは異なった交通空間である。たとえば公園など、余裕空間相互をつなぐそぞろ歩き、語らい、子守、日なたぼっこ、思索などのための空間で、明確な目的をもたない交通のために用いられる空間という意味もあり得る。

このような非目的的交通のための連続空間（つまり緑道）はなぜ必要であるのかについては、次のような理由が考えられる。

１つは「自然」あるいは「より自然なもの」に対するアクセスをできる限り均質化させるべきであるということ。そして公園など、この体系の中での拠点空間の相互依存性を強めるべきであるということ。

またこのほかに、「緑道」が市民生活の軸となって、連帯感、ふるさと意識を育てるといった、市民が「まち」に対して「アイデンティフィケーション」をもつべきであること。

さらにはより基本的には、都市に住む人々にとって緑は憩いの場として生理的に必要であること。緑道は、人々がみどりの雰囲気の中にひたりながら移動することを可能にし、ダイナミックなみどりの変化の中で精神的なやすらぎを提供するはずである（図３－１）。

このような理由から、緑道は非目的的交通空間としての「連続性」が必要なのであり、それによってグリーンマトリックスの概念が構成されている。

なお、緑道によって体系づけられた必然的余裕空間としてのオープンスペース体系は、結果的に地域のコミュニティーづくりの契機となるべき役割を期待できることや、防災上の避難ルート、避難拠点という機能をも果たすなど、多くの働きが考えられる。

緑道に関連する橋は、以上のような緑道の意義をより一層高めるものでなくてはならない。

〔2〕　橋のとらえ方

緑道に関連する橋のとらえ方は次の４通りに分けて

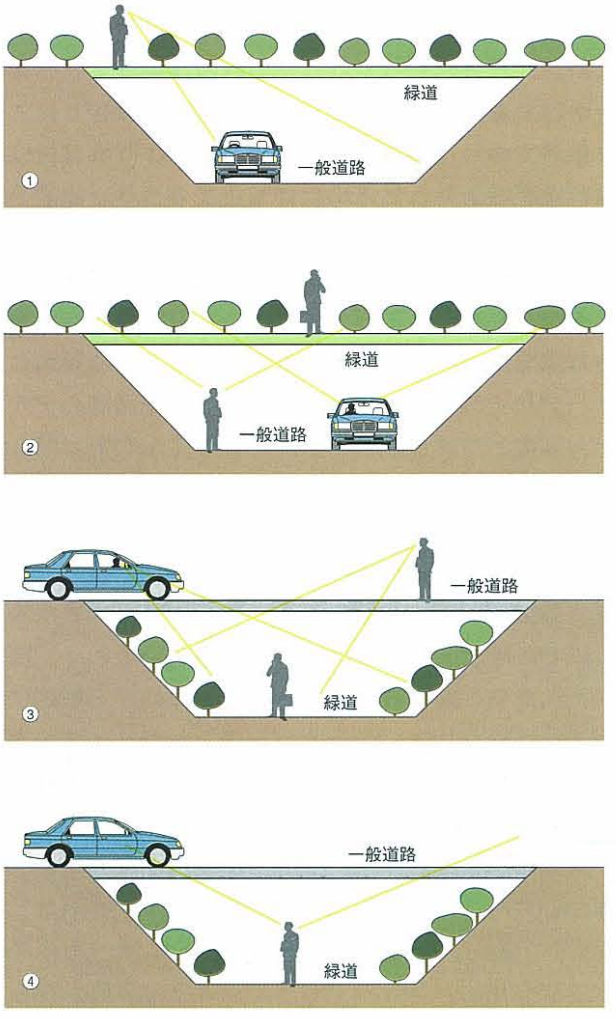


図３－２

考えることができる（図３－２）。

①　緑道橋から一般道路を見おろす場合

②　一般道路の歩行者および自動車から緑道橋を見上げる場合

③　道路橋の歩行者および自動車から緑道を見おろす場合

④　緑道から道路を見る場合

①の場合、緑道は橋梁によって急激に幅員を狭められ、構造的にも異質な空間になりやすく、緑道としての連続性が損なわれるおそれがある。また、ここを歩く人によっては橋全体の姿は視界に入らず、橋梁そのものへの関心は高くない。橋そのものの形よりも、橋上部のデザインや植栽が問題になるのであって、いかにして下の道路空間と遮断し、緑道としての雰囲気を保ち続けるかが主要な課題となる（図３－３a）。

②の場合、緑道と歩道橋の差はさほど問題にならない。

③の場合、自動車に乗っている人にとっては、橋を

渡るという意識はさほど強くなく、橋のデザイン等により下が緑道であることを認識させる必要性もあまりない。歩行者にとっては、下の緑道空間はより密接なかかわりをもつ。緑道はしばらくの間、直接目にふれる空間であり、わきを通過する自動車よりも親近性の強い空間である。ときには立ち止まったり、緑道の方へ行き先を変えたくもなるだろう。緑道を歩く人も、ときには橋に駆け上がり、逆に緑道の方を見おろしたくもなるだろう。このように、歩行者に対しては意図的に緑道との一体感を作り出すことが主要な課題となり、デザイン的にはアルコーブの設置や高欄のデザイン、車道との何らかの遮断などが考えられる（図３－３b)。

〔3〕　緑道から見える橋のとらえ方

道路橋は目的的交通が渡る線であり、下の緑道は非目的的交通がくぐる線である。すなわち上は機能優先の線であり、下は“遊び”優先の線といえよう。港北ニュータウンではどちらかを優先し、他方を犠牲にすることは許されない。機能性を満たしたうえで緑道としての要件も満足させなくてはならない。その場合、２つの考え方が出てくるだろう。１つは、植栽等により橋梁を隠して、緑道からは橋を意識させまいとする考え方である。もう１つは、意匠等により緑道として“遊び”親しめる橋をつくり、積極的に橋のある風景をつくろうというものであり、緑道をより豊かなものにするために、逆に橋を利用しようとする考え方である。

どちらの考え方が望ましいかは個々の状況により異なり、即断は禁物であろう。しかし、前者の場合も完全に橋梁を隠すことは不可能であり、程度の差こそあれ、橋に“遊び”の要素を付加することが大切なテーマになろう。

〔4〕　象徴性とランドマーク

港北ニュータウンの緑道では、橋を必要悪とは考えず、逆に必要善とするよう努力した。橋に“遊び”の要素を付加し、緑道を豊かなものにするよう逆に橋を利用すべきである。それは、橋を完全に隠すことができないという消極的理由のほかに、次のような積極的な理由があるからである。

① 港北ニュータウンの緑道は総延長15kmにも及ぶため、要所に個性ある橋を架けることは、緑道を散策する人のランドマークとしても大きな意義をもつ。

② 橋は豊かな緑の中でこそ本来の美しさを見せる。美しく親しみのある橋は“ふるさと”の風景となり、人々の共通の財産となる。

③ 緑道は人と人とのふれあいの場でもある。橋とその周りの空間は、ふれあいのための装置としても有望である。

緑道は、第１地区で延長約５km、第２地区で約10kmで、計15kmもの長さをもっており（図３－４)、この緑道から見える橋、あるいは緑道が通る橋は、第１地区９橋、第２地区16橋の計25橋である。平均すると両地区で約600mに１橋である。これは一般的歩行速度である時速４km/hで歩くとすれば、時間スケール的には９分に１つの橋に出会うことになる。

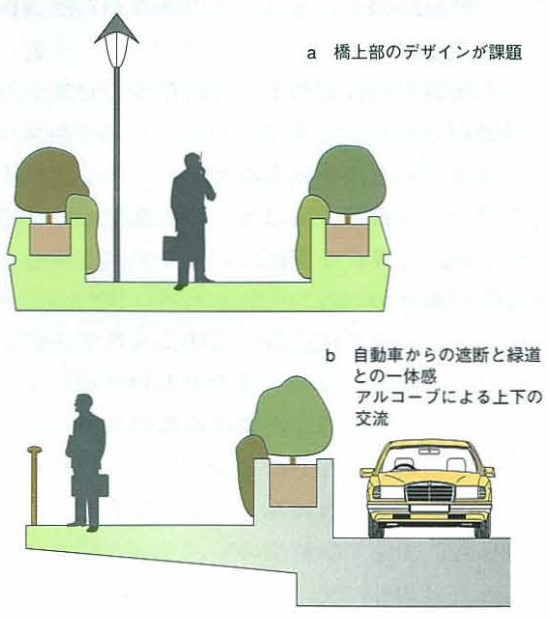


図３－３

図３－４　緑道の長さ

しかし、これらの橋は、第１地区ではほぼ均等に配置されているが、第２地区では16橋のうち、５橋がタウンセンター西側の約１km区間に集中している。ここでは、平均すると200mに１橋で、３分ごとに橋をくぐることから、これら５橋については相互の関連に十分注意したデザインが重要となる。

では、緑道はどのようなスケールの単位で使われるのであろうか。

緑道は「余裕空間相互をつなぐ、そぞろ歩き、語らい、子守、日なたぼっこ、思索などのための空間」と意義づけている。とすれば、これはここに住む人々の日常生活圏の中での行動であり、緑道はその範囲での使われ方をするであろう。これは一般的に考えれば１～２km程度の距離スケールと考えられ、人々にとって緑道に架かる橋は、“ふるさとの橋”としての象徴性をもつものとなる。一方、緑道は、週末のレクリエーションとして、サイクリングや散歩など、多少行動半径の大きな使われ方もするであろう。この場合、緑道に架かる橋はランドマークとして人々の生活の中で使われる。このように緑道から見える橋は、象徴性と

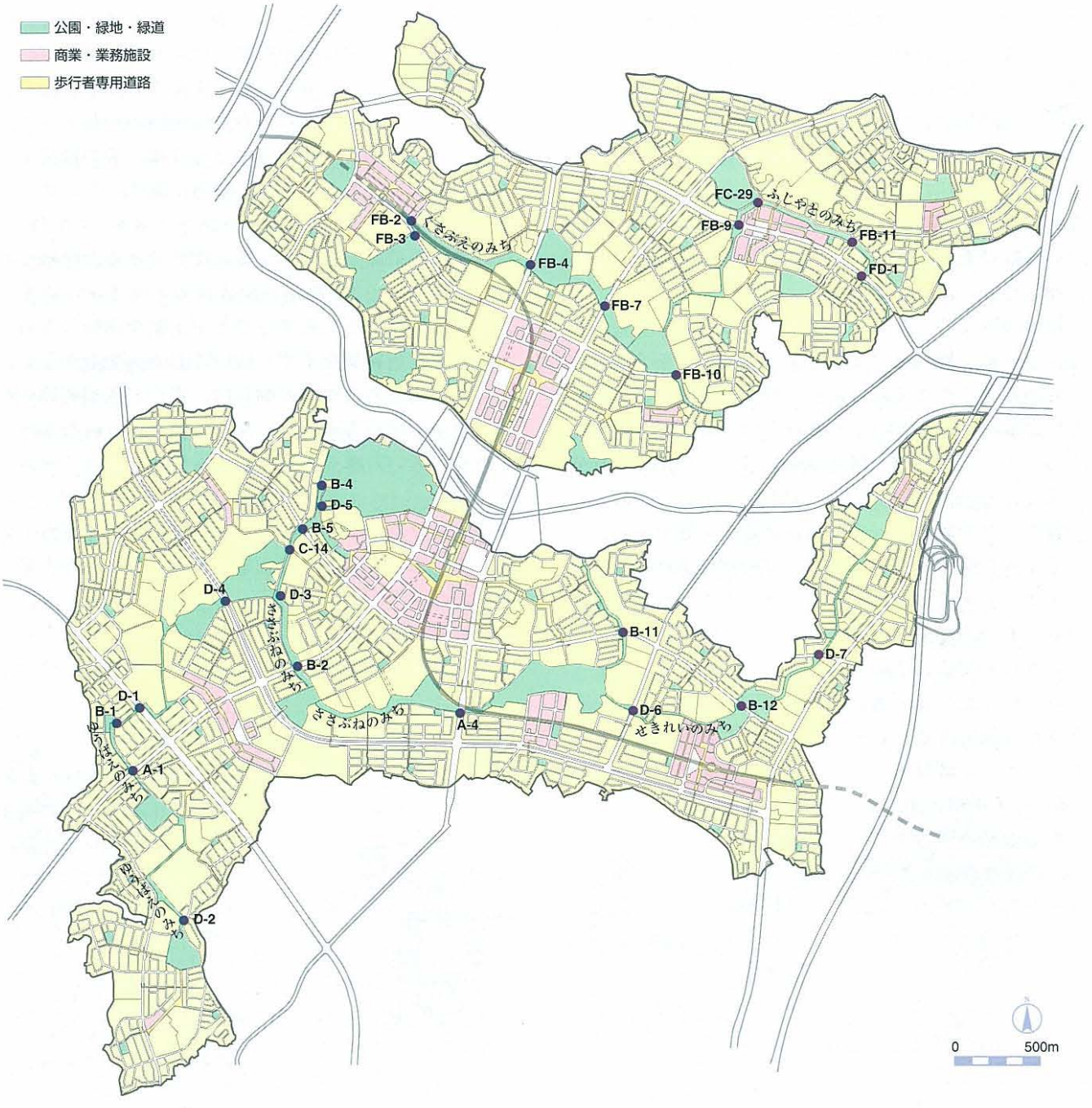


図３－５　緑道に関連する橋

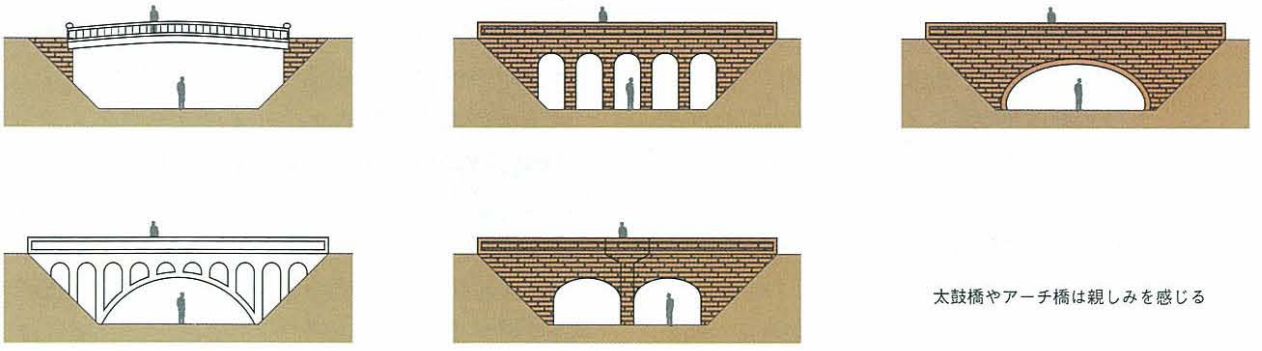


図３－６

ランドマーク性をもつ必要があり、デザイン的にも、これを考慮しなければならない。図３－５は緑道から見える橋の位置図である。

〔5〕　橋の形とテクスチュア

橋の下を通る人にとって、橋は見えてしまうものであり、くぐり抜けなければならないものである。それならば楽しく見たい、楽しく通り抜けたい、むしろ近づいて遊びたい。緑道の橋はそのようなものでなくてはならない。

緑道の中で見て楽しい橋の形、親しみのもてる橋の形、それは一般的には丸みを帯びたもの、不定形なものであろう。たとえば、アーチ橋や太鼓橋である。あるいは橋というよりむしろ築堤といった形態すらも考えられる。また、橋の構造は単純でも、装飾や付属物で楽しくすることもできる（図３－６）。たとえば、アルコーブの設置や、橋脚の新デザイン等である。

くぐって楽しい橋。それは内部のディテールや壁面のテクスチュアの優れた橋である。たとえば、明るくカラフルな壁やおもしろく装飾された柱や壁であり、ざらざら、でこぼこのテクスチュアである。

近づいて遊びたい橋。それは周囲に欠けている施設を兼ねた橋であり、自然と人工が楽しくふれ合う橋である。たとえば緑道を見わたせるアルコーブのある橋（図３－７）や、恋人が待ち合わせに使う橋である。

橋の形やテクスチュア、付属施設の設置等は、きわめて微妙な領域の問題である。それは個々の環境により異なるし、その回答は１つとは限らない。建設にあたっては、個々に綿密な検討を加えることが大切である。

３－３　歩行者専用道路と橋

〔1〕　歩行者にとっての橋

歩行者専用道路の橋の多くは幹線道路の上を越える形式のものである。それは完全な立体交差であり、従来のいわゆる立体横断歩道橋とは本質的に異なる。したがって歩行者にとって、橋は下からその全体像を見上げるものではなく、歩行者専用道路の一部として通行するものである。歩行者にとっては、橋の構造や遠くから眺めた美しさよりも、快適に渡ること、楽しく渡ることの方が大切である（図３－８）。すなわち、歩行者専用道路から橋へ至る勾配をできるだけ緩やかにし（図３－９）、高欄や舗装面のデザイン、あるいは周囲の植栽等を工夫することが主要な課題となる。

歩行者が道路橋をくぐり抜ける形式も少なからずある。この場合の道路橋の橋長は、歩行者専用道路の幅員に対応しているので短く、橋というよりはむしろトンネルに近い。構造型式としても橋梁ではなく、ボックスカルバートと呼ぶべきものもある。したがって、この場合は橋の全体的な美しさよりも、側面や桁下のテクスチュア、周囲の植栽等を工夫することが主要な課題となる。

〔2〕　橋とバスストップ

幹線道路を越える歩行者専用道路の橋には、その足

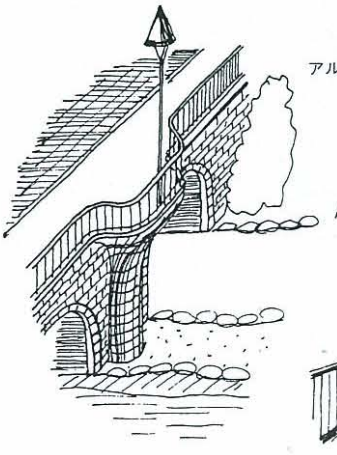


図３－７

図３－８

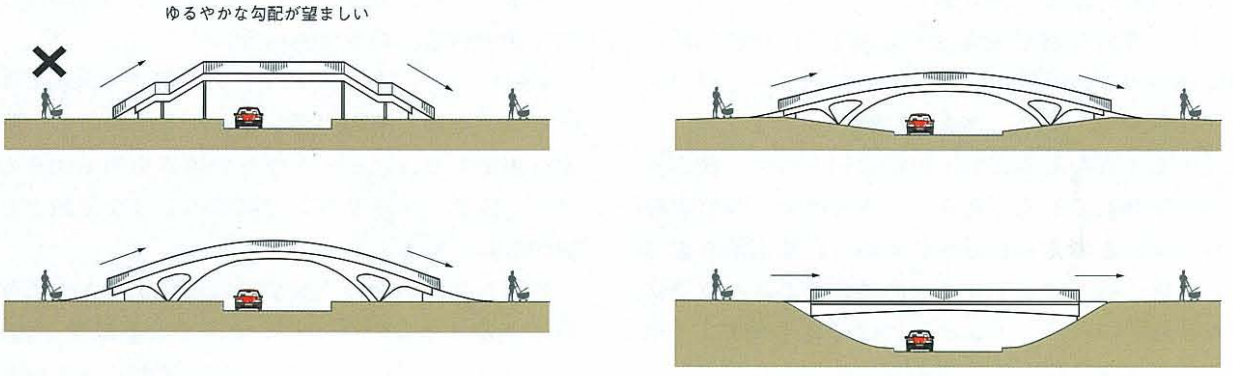


図３－９

元にバスベイをかかえたものが多い。

この橋空間は、バス利用者にとってはかけがえのない空間である。それは歩行者にとっても道路からの刺激を和らげる貴重な緩衝空間であり、この空間は橋と一体に考えなければならない。また、バスベイ空間は限られた空間であり、橋とバスベイ空間を分離した設計は全くチグハグなものとなってしまう。つまり、この空間は歩行者にとって機能的であるとともに景観的にも優れたものであることが要求される。

３－４　幹線道路と橋

〔１〕　渡る橋

幹線道路の橋には渡る橋（道路橋）と見える橋（歩行者専用道路橋等）がある。前者の場合、自動車に乗っている人にとっては橋を渡るという認識は弱い。視野に入る景色は一般道路と大差なく、また一瞬のうちに通過してしまうからである。したがって特に橋を認識させる理由がない限り、特別な橋である必要はない。考慮を要するのは、むしろ下の緑道や歩行者専用道路から見た場合であり、それは前述したとおりである。

〔２〕　見える橋

幹線道路は掘割り化され、そのうえにはかなりの密度で歩行者専用道路が架けられている。一般市街地と比べ自動車の流れはスムースであり、周辺の景観は落ち着いているだろう。しかし、運転者の視野は限られており、その限られた視野の中に歩行者専用道路橋はその全体像をさらけ出すが、運転者はその橋を細部にわたって凝視しているわけにはいかない（図３－10）。注意は常に路面に注がれ、橋はその景観の一部として感じられ、微妙な感情の変化を引き起こす。したがって、橋は美しいシルエットとして運転者の目に映るのが好ましく、周辺の景観にしっとりと溶け込んでいるのが好ましい。

橋が運転者の目を引きつけすぎては危険であり、次々と橋が姿を変えて現れるのも落ち着かない。運転者にとって、その限られた視野の中で快いリズムと心のやすらぎを与えてくれる橋空間が望ましい。それはスレンダーな橋であり、桁下空間のやわらかい橋である。それは周辺のバスベイの緑と調和した橋であり、落ち着いた色彩の橋である。次々と現れる橋は互いに調和していることが大切で、幹線道路の上に架かる橋は、そのシルエットと色彩を考慮に入れてトータルプランニングを立てた。

また、第１地区で２カ所、第２地区で１カ所の幹線道路上に近接して架かるツイン橋については、特にデザイン上注意し、バランスよく計画することに努めた。

〔３〕　タウンセンターの橋

タウンセンターの中は、他の地区より高密度に歩行者専用の橋梁が配置され、歩行者はある一定のレベルで一般道路を連続的に越えて行くことができるように計画されている。住宅地内にある歩道橋に比べ、これらの橋を使う人々の数は多く、その流れは定流化される場合が多い。たとえば朝夕の通勤の人々であったり、デパートに向かう人々であったりする。

すなわち、タウンセンターの橋は他の歩道橋より以

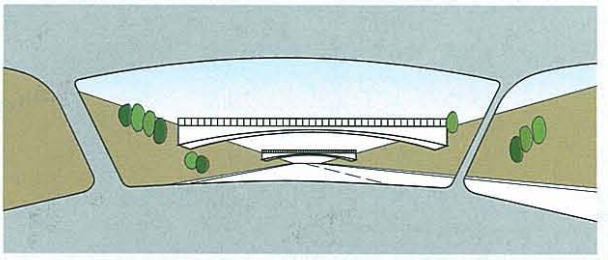


図３－10　運転者の視野は限られている

上に渡る機能が優先される橋であり、多くの人の流れを安全に、容易に渡らせるような橋が第一義である。これはいつのまにか渡ってしまっているような橋である。

後述するような象徴としての橋は別として、他の多くの橋は見られる対象と考えられるよりも、歩行者専用道路の延長と考えられるべきであり、個別的な橋であるよりは、統一的なデザインの道路であるべきである。なぜなら、タウンセンターには橋よりサイン作用の強いさまざまに異なった建物や目印が立ち並び、橋自体はそれらの中に埋没することが多いし、にぎやかな街の中で、ことさら自己主張の強い目立つ橋を計画する必要はない。すなわち、タウンセンター内の歩道橋群のデザインは、あまりに個性の強いものより、周辺のにぎやかさの中で、逆に落ち着いた統一感のあるものを計画することが望ましい。

このように渡る機能優先の橋群ではあるが、橋のシルエットとしても美しいデザインが要求されるのは当然である。デザイン的に特に注意することは、最も目に止まる歩行者専用道路の一部としての高欄デザインであり、橋上の舗装である。また、橋のかたちとしては、モダンなタウンセンターの中ということからすれば、マッシブなものよりなるべくスレンダーでシンプルなものが、周辺の建築物と調和するであろう。

〔4〕　象徴としての橋

自動車運転者にとって、橋は細部を鑑賞する対象ではなく、快いリズムと心のやすらぎを与えてくれる景観の一部であることが望ましい。

したがって、幹線道路の上に架かる歩行者専用橋は、周囲の景観と調和した美しいシルエットとして映ることが好ましく、統一されたポリシーが必要である。それは個々の橋空間を検討する際、常に留意すべき事項であるが、歩行者専用橋の場合は橋そのもののよりも橋空間が対象になるであろう。

場所によっては、橋そのものの象徴性も大切である。それは、その場所のポテンシャルを高めるし、現在位置を確認させ、ニュータウンの構造を明示するのに役立つ。港北ニュータウンではこのような象徴としての橋が必要である。

象徴としての橋の設置場所は限定すべきであり、慎重に選定すべきである。多すぎては象徴性が弱まり、意味のないところに設置することはかえって混乱を招くことになろう。

象徴性をもつのは橋だけではない。時には建物が、時には空間そのものが強い象徴性を示すことがある。したがって橋によって象徴させることがぜひ必要な場所を選定すべきである。

同じ橋でも周囲の状況により、象徴性は弱まってしまう。たとえば、周辺に大きな構築物があるときには特に注意が必要である。

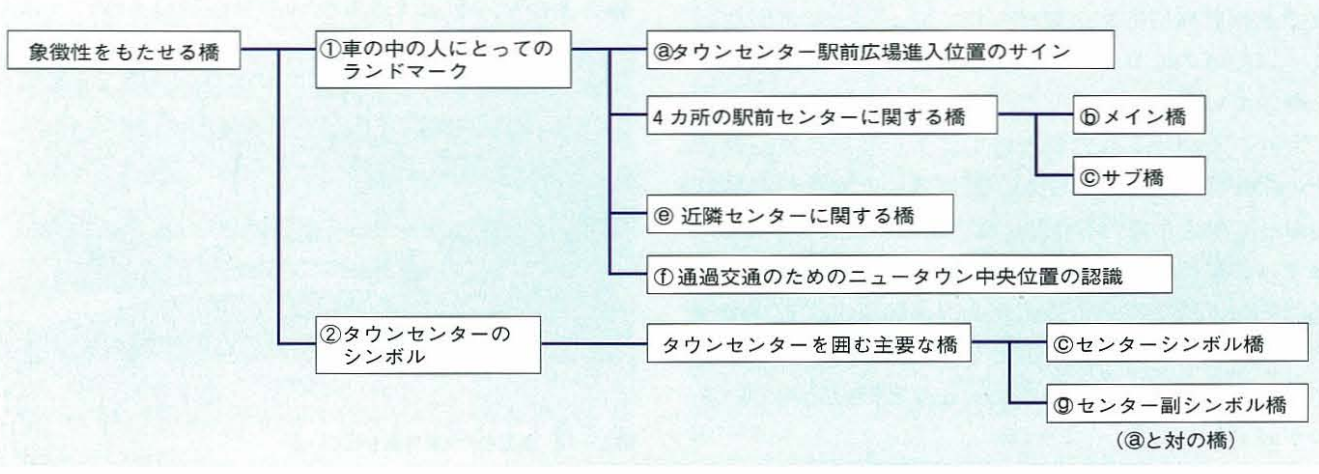
このようなことから、橋の架かる位置、周辺の土地利用、橋の分布と密度、さらにはその橋のもつポテンシャリティー等を考慮し、港北ニュータウン全体の橋梁について見直しを行い、象徴性をもたせる橋を位置づけた。

象徴性をもたせる橋の選定方針としては次の２つとした（表３－１）。

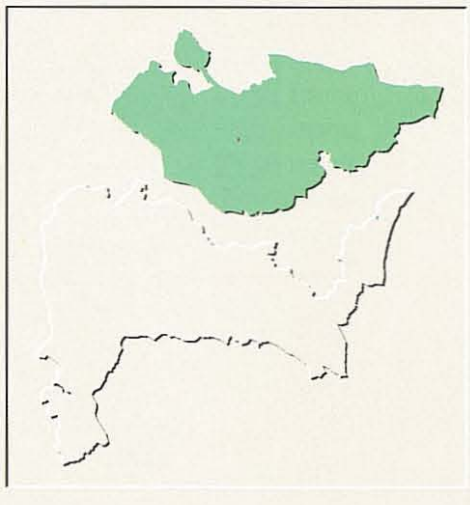
①　車中の人にとってのランドマーク

②　タウンセンターのシンボル

表３－１

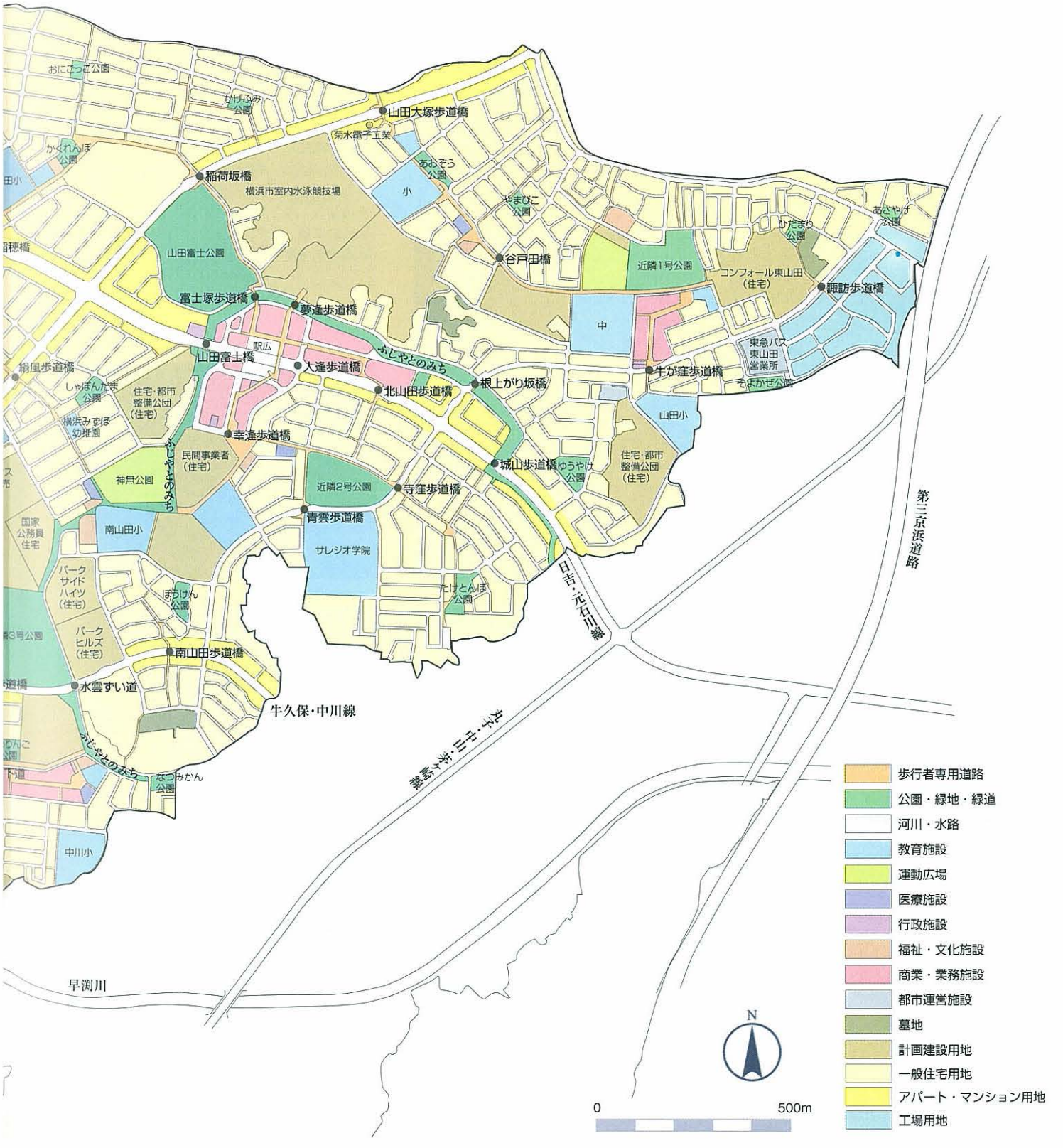


港北第一地区の橋



東名高速道路
国道246号線
日吉・元石川線
至あざみ野駅
牛久保配水池
オンワード樫山（研究・研修所）
アイネス（研究所）
ポッシュ（研究所）
のぞみが丘公園
牛久保農業専用地区 24ha
望みが丘歩道橋
すみれが丘団地
すみれが丘小
ウエストエミナンス（住宅）
サントゥール中川（住宅）
中川西地区センター
烏山歩道橋
ひかりがおか公園
烏山公園
ろまん通り歩道橋
十代歩道橋
麦笛歩道橋
あやめ公園
中川駅
中川歩道橋
陽迎え歩道橋
宿之入公園
ゆうひがおか公園
中川西中
夕映歩道橋
日本住情報交流センター
ガーデンヒルズ（住宅）
あけぼの橋
武蔵工業大学
コスモス公園
下小山歩道橋
住宅・都市整備公園（研修所）
ゆめみがおか公園
水明ずい道
さふえのみち
中川西小
金の星幼稚園
近隣5号公園
四季舞橋
牛久保西公園
山崎公園
金子入歩道橋
明日美歩道橋
あすなろ歩道橋
すずらん公園
青が渓橋
早渕川
牛久保・中川線
ききょう公園
都筑小
並木歩道橋
百貨店等
センター北歩道橋
近隣6号公園
駅広
センター北駅
ブランチビル（仮称）（複合商業施設）
ほのか歩道橋
さくらんぼ公園
なでしこ公園
市民文化ホール予定地
中山・北山田線
横浜市高速鉄道3号線
佐江戸・北山田線
歴史博物館
道跡公園歩道橋
民間事業者（住宅）
大塚歳勝土道跡公園

港北第一地区


おになっこ公園
かげふみ公園
山田大塚歩道橋
菊水電子工業
かくれんぼ公園
稲荷坂橋
横浜市室内水泳競技場
あおぞら公園
小
やまびこ公園
ひだまり公園
あさやけ公園
山田富士公園
谷戸田橋
近隣1号公園
コンフォール東山田（住宅）
諏訪歩道橋
富士塚歩道橋
夢逢歩道橋
中
東急バス東山田営業所
そよかぜ公園
駅広
山田富士橋
ふじやとのみち
絹風歩道橋
人逢歩道橋
根上がり坂橋
牛が逢歩道橋
しゃぼんだま公園
住宅・都市整備公団（住宅）
北山田歩道橋
山田小
横浜みずほ幼稚園
幸逢歩道橋
民間事業者（住宅）
城山歩道橋
ゆうやけ公園
住宅・都市整備公団（住宅）
神無公園
近隣2号公園
寺逢歩道橋
青雲歩道橋
南山田小
サレジオ学院
国家公務員住宅
パークサイドハイツ（住宅）
たけとんぼ公園
ぽちけん公園
パークヒルズ（住宅）
南山田歩道橋
水雲ずい道
牛久保・中川線
なつみかん公園
中川小
早渕川
第三京浜道路
日吉・元石川線
N
0
500m
歩行者専用道路
公園・緑地・緑道
河川・水路
教育施設
運動広場
医療施設
行政施設
福祉・文化施設
商業・業務施設
都市運営施設
墓地
計画建設用地
一般住宅用地
アパート・マンション用地
工場用地

稲穂橋（いなほはし）

この橋は日吉・元石川線をまたぐ道路橋である。

この道路は南北に広がる戸建ておよび集合住宅を結ぶ区画道路であり、西側には麦笛歩道橋が並んで架かっている。

橋の形式は、桁高が大きくとれるので一般的なPC単純中空床版の変断面を採用している。

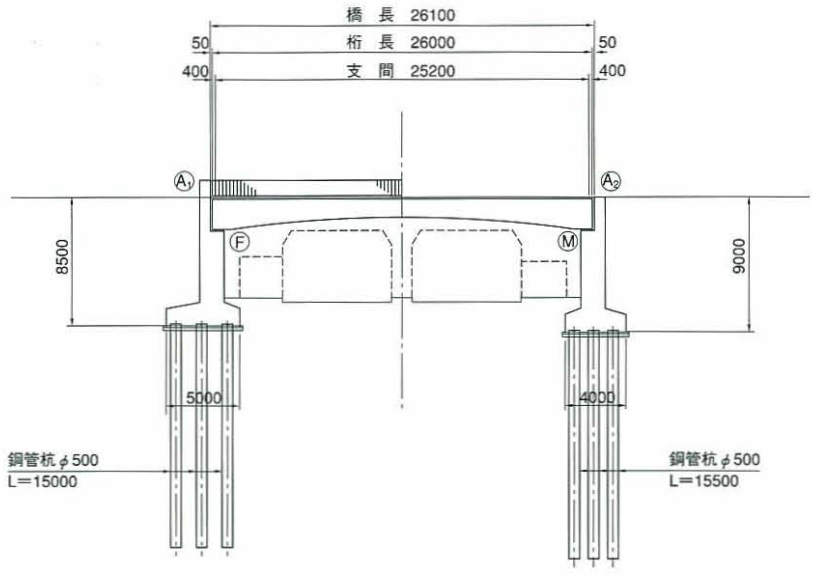
親柱は端ポストとし、高欄はアルミのバラスタータイプで標準的なものである。

橋台は橋周りの擁壁と一体に垂直に納められている。

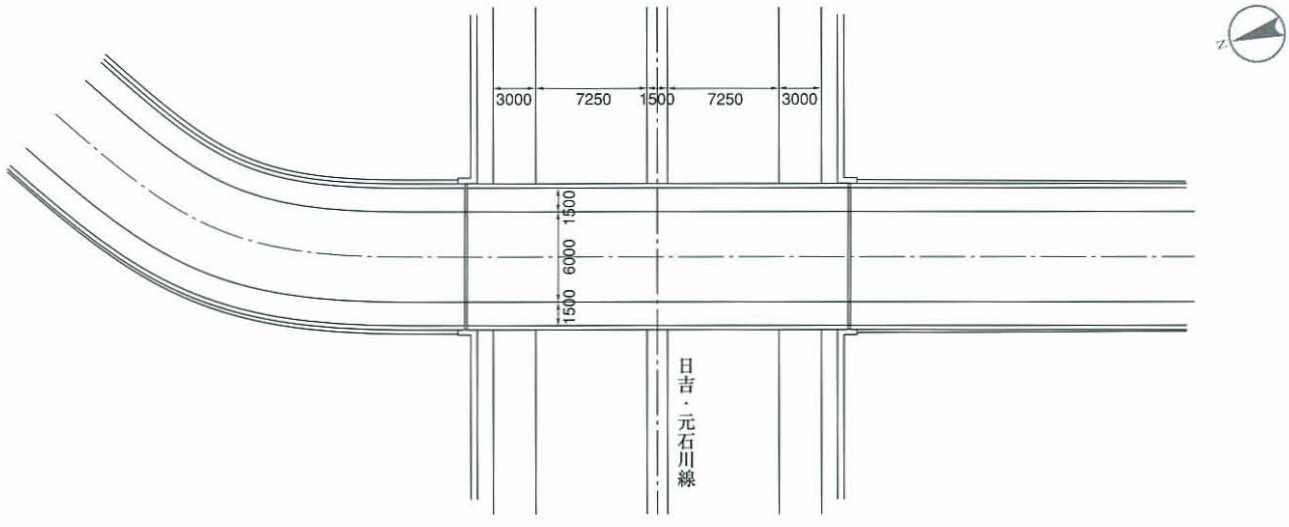
【設計概要】

- ●橋名　稲穂橋（FA-1）
- ●所在地　都筑区北山田５丁目１番
- ●竣工年月　平成１年12月
- ●上部構造形式　PC単純中空床版
- ●下部構造形式　逆Ｔ式橋台
- ●基礎構造形式　鋼管杭φ500×15.00～15.50
- ●橋長（支間）　26.10（25.20）
- ●幅員　1.50 + 6.00 + 1.50
- ●設計荷重　TL-20
- ●適用示方書　道路橋示方書・同解説 S53、55

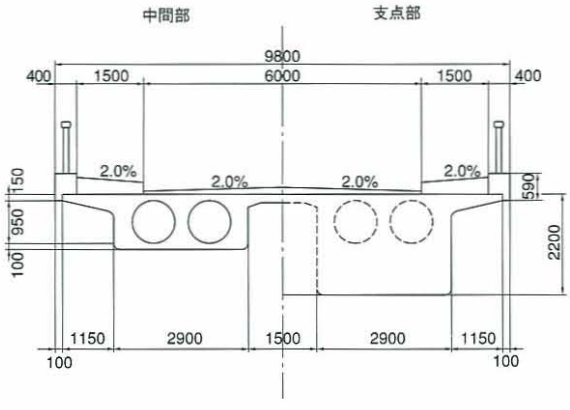
側面図



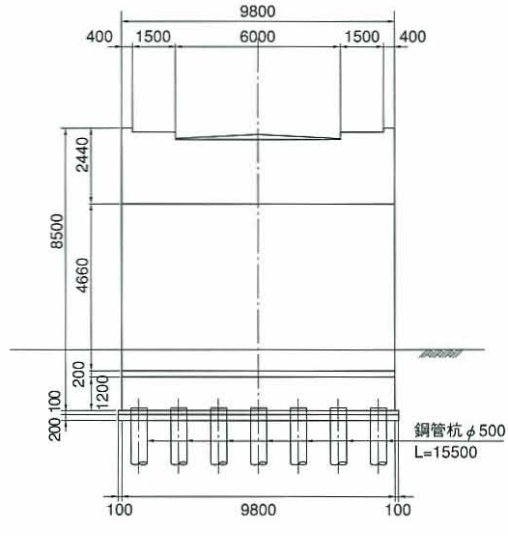
平面図



主桁断面図



A1 橋台正面図



稲荷坂橋（いなりざかはし）

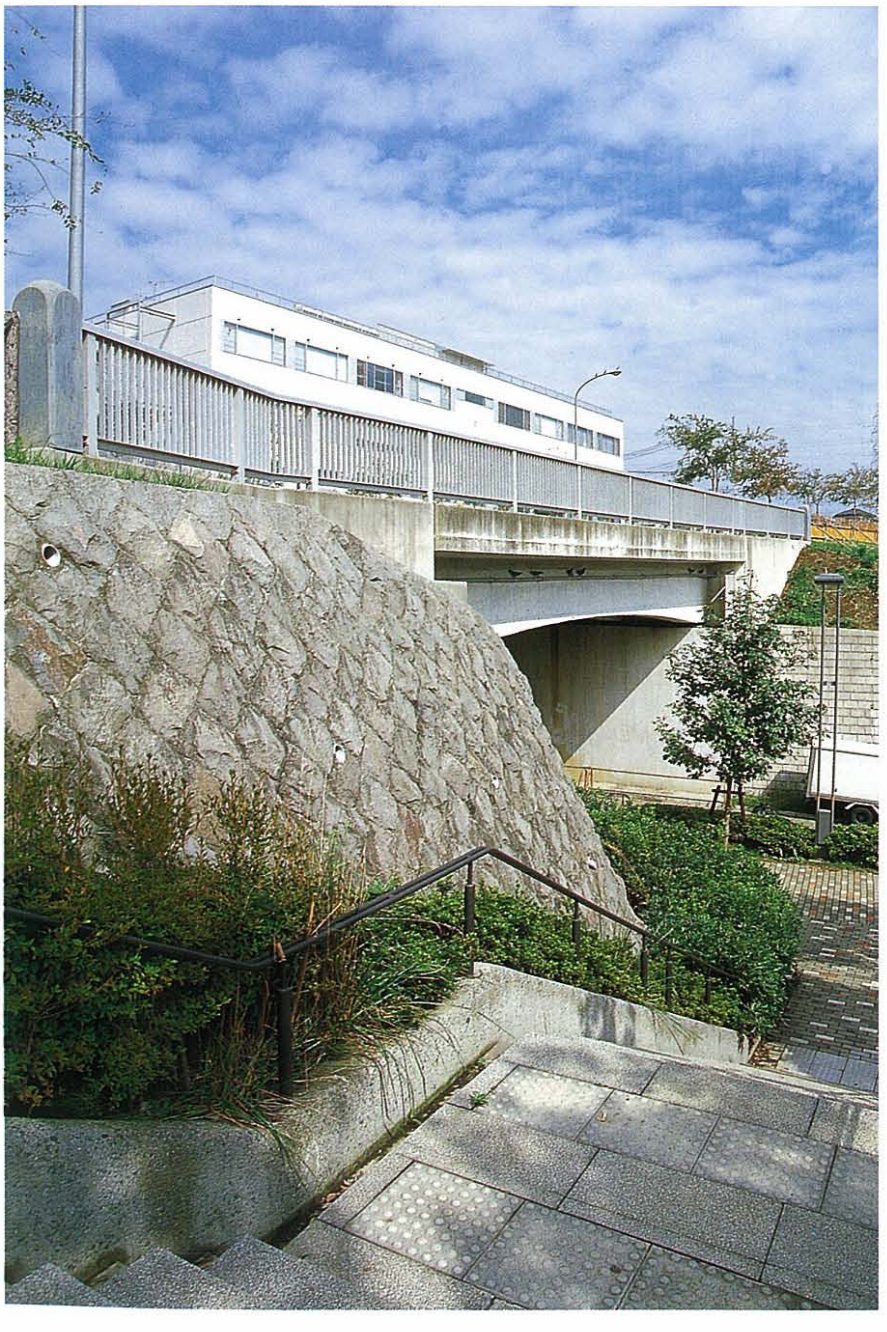
この橋は佐江戸・北山田線に続く都市計画道路K－4に架かる道路橋である。橋下は区画道路と歩行者専用道路である。この歩行者専用道路は西側がかくれんぼ公園に通じ、南側は山田富士公園を経て緑道「ふじやとのみち」に至る。

橋の形式は、径間長が短く桁高が大きくとれるのでRC単純T桁の上路橋とした。

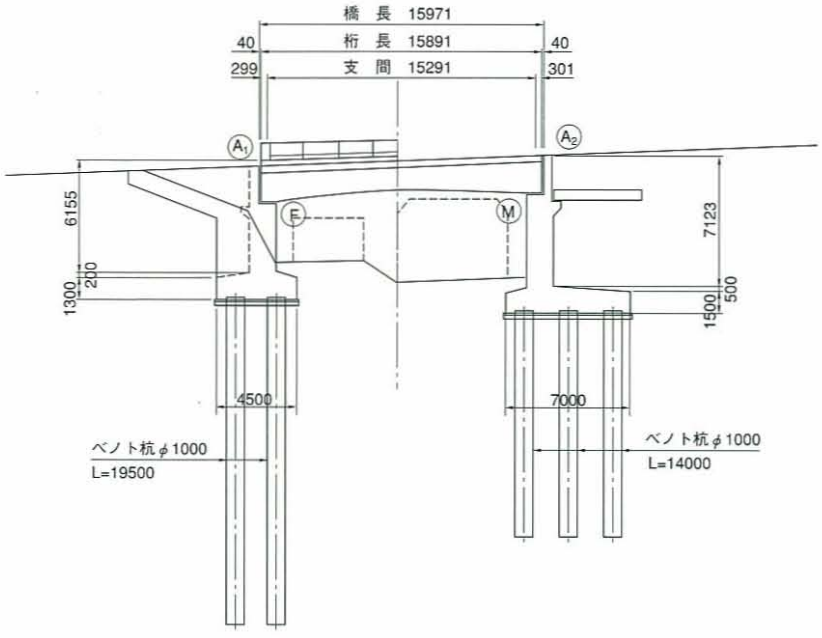
高欄はアルミバラスターとし、親柱は鋳鉄製の端ポストである。橋下歩道および斜路の舗装はコンクリートブロックを敷きつめている。橋台の高いコンクリートの翼壁面は、自然石積みで覆い、景観との融合を演出している。

【設計概要】

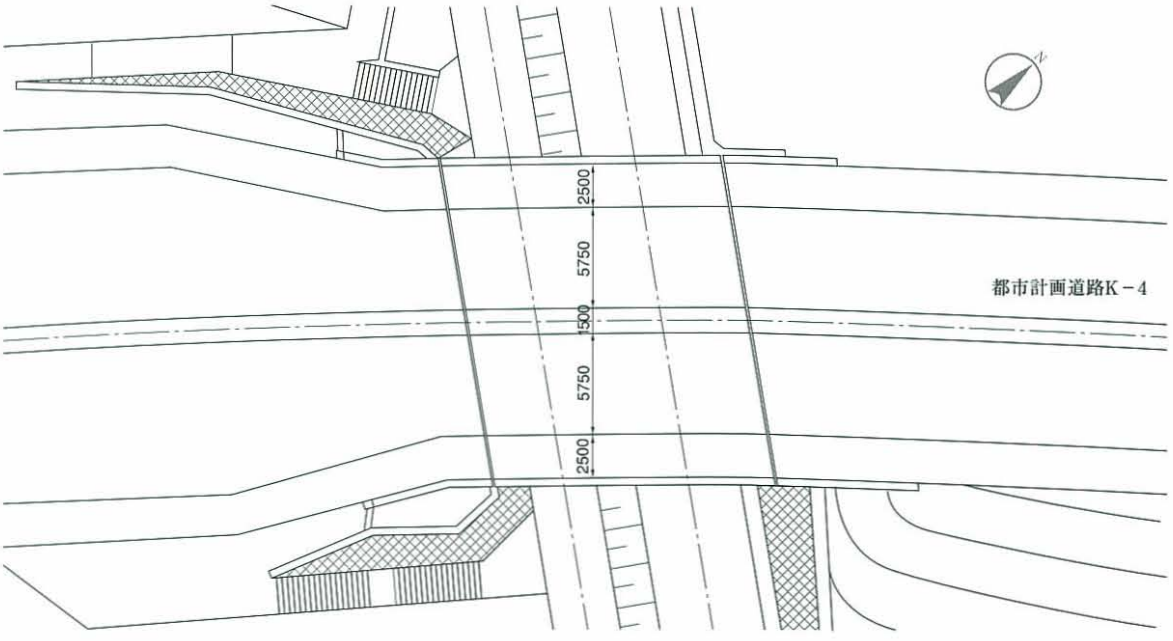
- 橋名　稲荷坂橋（FA-2）
- 所在地　都筑区北山田６丁目42番
- 竣工年月　平成１年11月
- 上部構造形式　RC単純T桁橋
- 下部構造形式　逆T式橋台
- 基礎構造形式　ベノト杭
  ϕ 1000 × 14.00～19.50
- 橋長（支間）　15.971（15.291）
- 幅員　（2.50 + 5.75）× 2
- 設計荷重　TL-20
- 適用示方書　道路橋示方書・同解説
  S53、55



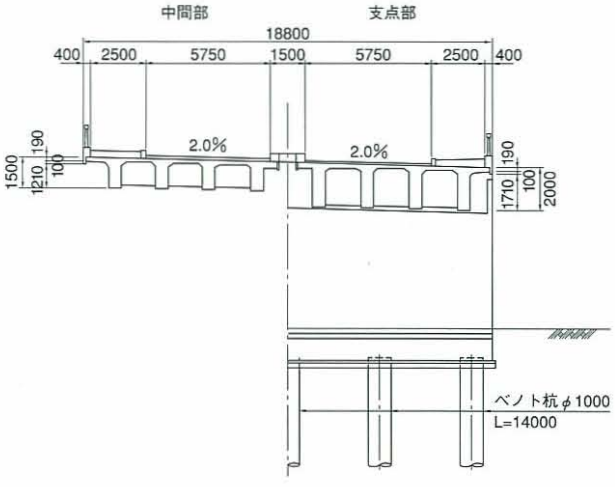
側面図



平面図



主桁断面図



あけぼの橋（はし）

この橋は牛久保４丁目で牛久保・中川線から北に分かれる区画道路に架かる道路橋である。緑道「くさぶえのみち」の最西端に位置し、橋下は快適な散策コースになっている。

橋の形式は桁高が大きくとれるので、PC単純T桁の上路橋である。

高欄はアルミダイキャストの大きな束柱と横桟を用い、重厚感のある雰囲気を出している。親柱も束柱と統一されたデザインが施されている。

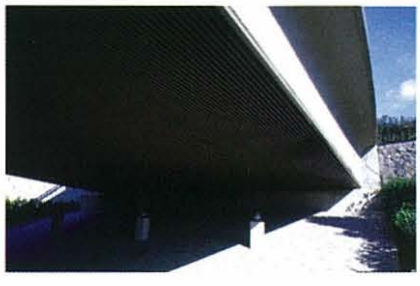
地覆、桁側面はたたき仕上げで柔らかみを出している。桁下面には縦縞のアルミカバーを取り付け、法面には磁器質タイルを敷きつめて暗くなりがちな桁下空間を明るく演出している。

緑道の路面舗装には自然石の肌合いをもったコンクリート平板を用いている。橋詰からのアプローチは橋下に広がる緑地空間へゆったりと導く動線とし、階段は大きなコンクリートブロックを用いて辺りの自然景観になじませている。

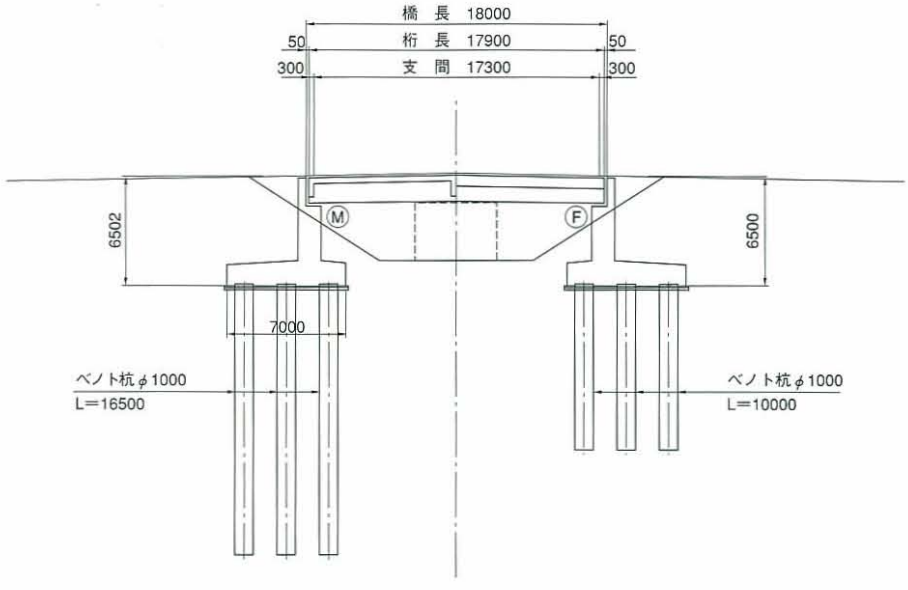
橋台前面、法面の植栽から見える橋の外観は緑道の最西端にふさわしい景観である。

【設計概要】

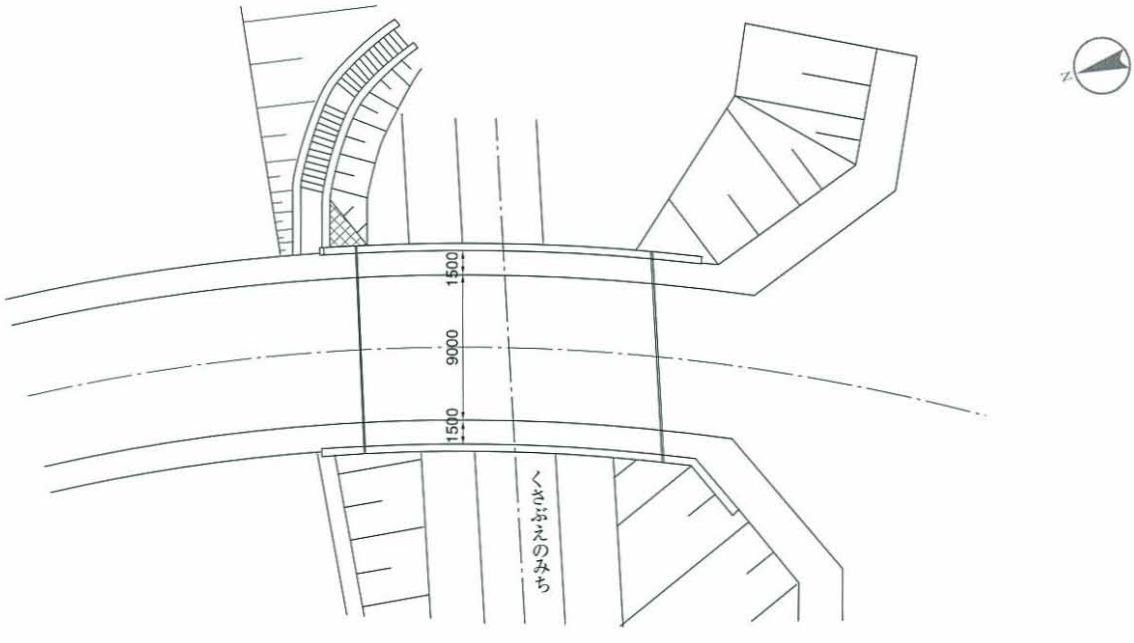
●橋名	あけぼの橋(FB-2)
●所在地	都筑区中川１丁目12番
●竣工年月	平成２年４月
●上部構造形式	PC単純T桁橋
●下部構造形式	逆T式橋台
●基礎構造形式	ベノト杭 φ1000×10.00～16.50
●橋長(支間)	18.00(17.30)
●幅員	1.50＋9.00＋1.50
●設計荷重	TL-20
●適用示方書	道路橋示方書・同解説 S53、55



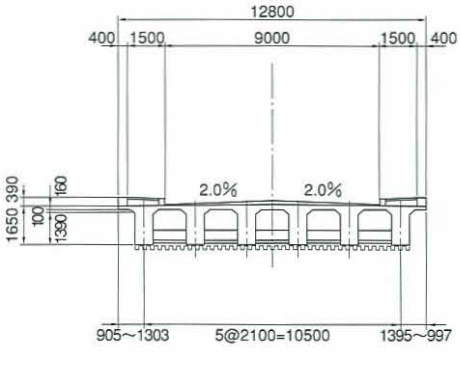
側面図



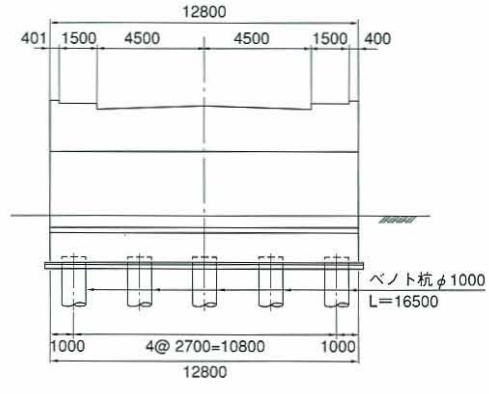
平面図



主桁断面図



A_1橋台正面図



水明ずい道

このずい道は牛久保・中川線と緑道「くさぶえのみち」の接点にある地下道である。

ずい道の西側は山崎公園に続いている。東側が「くさぶえのみち」であり、緑道に沿ってせせらぎが流れている。

山崎公園側は公園を包む斜面緑地の一角にあたり、公園の出入口となる。

構造形式はせせらぎと緑道をまたぐ2連のRCボックスカルバートである。

歩道の高欄はシンプルなデザインのアルミバラスターを用いている。

山崎公園側は法面から胸壁にかけてツタがはっており、水面に映る姿は美しく豊かな緑の景観をつくりだしている。

緑道側は胸壁より円形のひさしを出し、公園へのゲートとしての性格をもたせている。

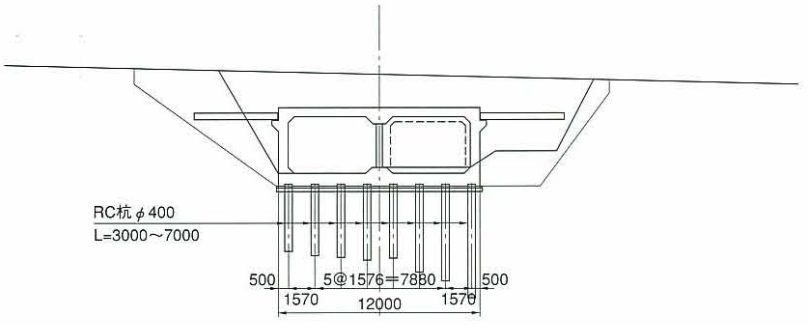
ボックスカルバートの中柱は丸ピアとし、カルバートの内部空間を広く見せる工夫がなされている。中央分離帯にグレーティングを用いて明るさを確保しており、格子から漏れてくる陽光の陰影が美しい。

ずい道内の路面舗装は明るい色のコンクリート平板を用い、自然石のモニュメントなどを置いて、暗くなりがちな地下道を明るく演出している。

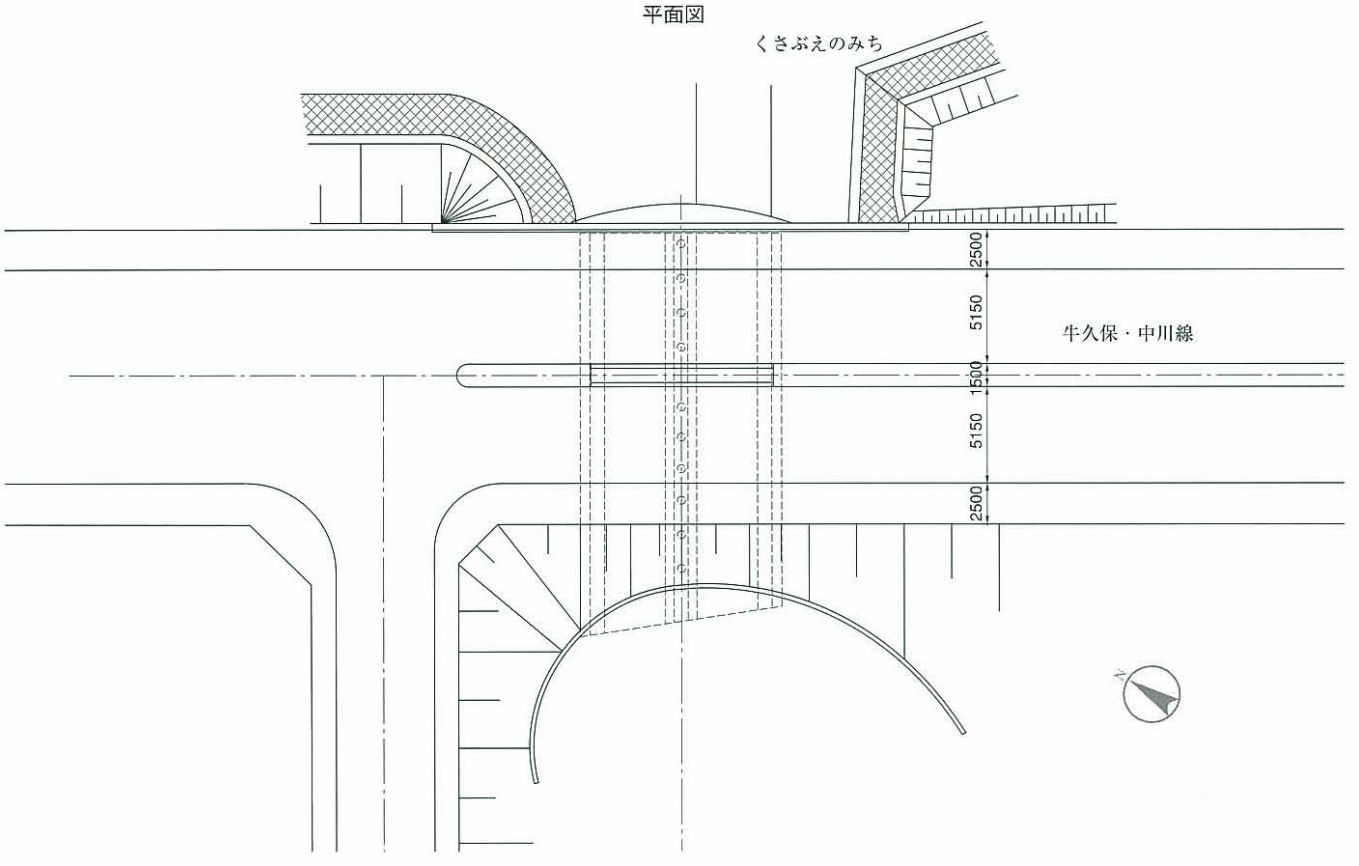
【設計概要】

- 橋名　水明ずい道(FB-3)
- 所在地　都筑区牛久保西4丁目1番
- 竣工年月　昭和62年3月
- 構造形式　RCボックスカルバート
- 基礎構造形式　RC杭φ400×3.00～7.00
- 内空断面　12.00×3.60
- 幅員　18.00
- 設計荷重　TL-20
- 適用示方書　道路橋示方書・同解説 S53、55

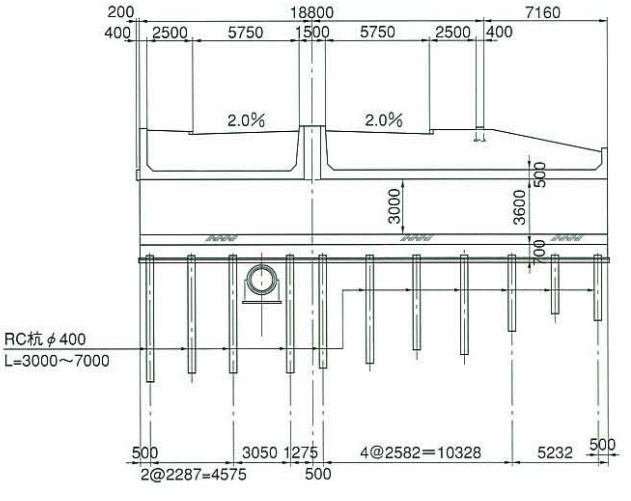
側面図


RC杭φ400
L=3000～7000
500
5@1576=7880
500
1570
12000
1570

平面図


くさぶえのみち
牛久保・中川線
2500
5150
1500
5150
2500
N

断面図


200
400
2500
5750
1500
5750
2500
400
18800
7160
2.0%
2.0%
500
3000
3600
700
RC杭φ400
L=3000～7000
500
3050
1275
4@2582=10328
5232
500
2@2287=4575
500

四季舞橋（しきまいはし）

この橋は中山・北山田線と緑道「くさぶえのみち」の交差部に架かる道路橋である。

橋の東側の緑道は近隣５号公園を抜け、青が渓橋に通ずる。公園近傍には小・中学校や集合住宅がある。西側の緑道は牛久保西公園グラウンドに接し、市営地下鉄３号あざみ野線中川駅方面に延びている。

橋の周囲は、これらの造成緑地および保全緑地に囲まれた広く大きな谷間になっており、自然性の高い景域である。また、公園の園路、バスベイおよび集合住宅などとの連絡路が集中する大きな結節点を形成し、多目的広場となっている。

この橋を見る重要な視点は、橋の全景を正面から見る中景視点と、橋下の園路および広場上の歩行者の近景視点である。

したがって、橋の構造はスケールの大きな地形と一体化する形式とし、透視性の高い橋下空間を求めて２径間連続鈑桁の上路橋とした。橋脚には、構造的に有利なＶ字脚を採用している。

形状は谷状の地形と一体化するなめらかな曲線を取り入れ、橋下空間の採光性および透視性を確保した。

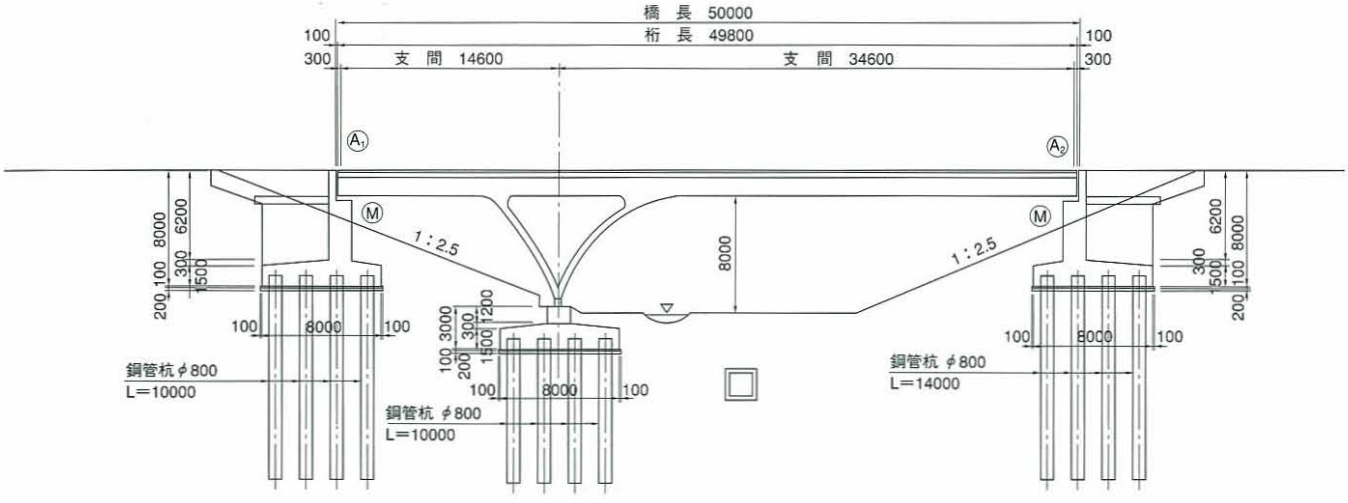
親柱に自然石、高欄に鋳鉄を用い、景観になじむ明るい茶色で統一している。広い橋上空間を引き締めるため、トップレールは太めにして、束柱と親柱の形状は橋脚の扇形をモチーフにデザインされている。

軽快な桁のラインとＶ字の橋脚が描く曲線は、緑豊かなスケールの大きい広場に親しみやすく落ち着いた雰囲気を与えている。

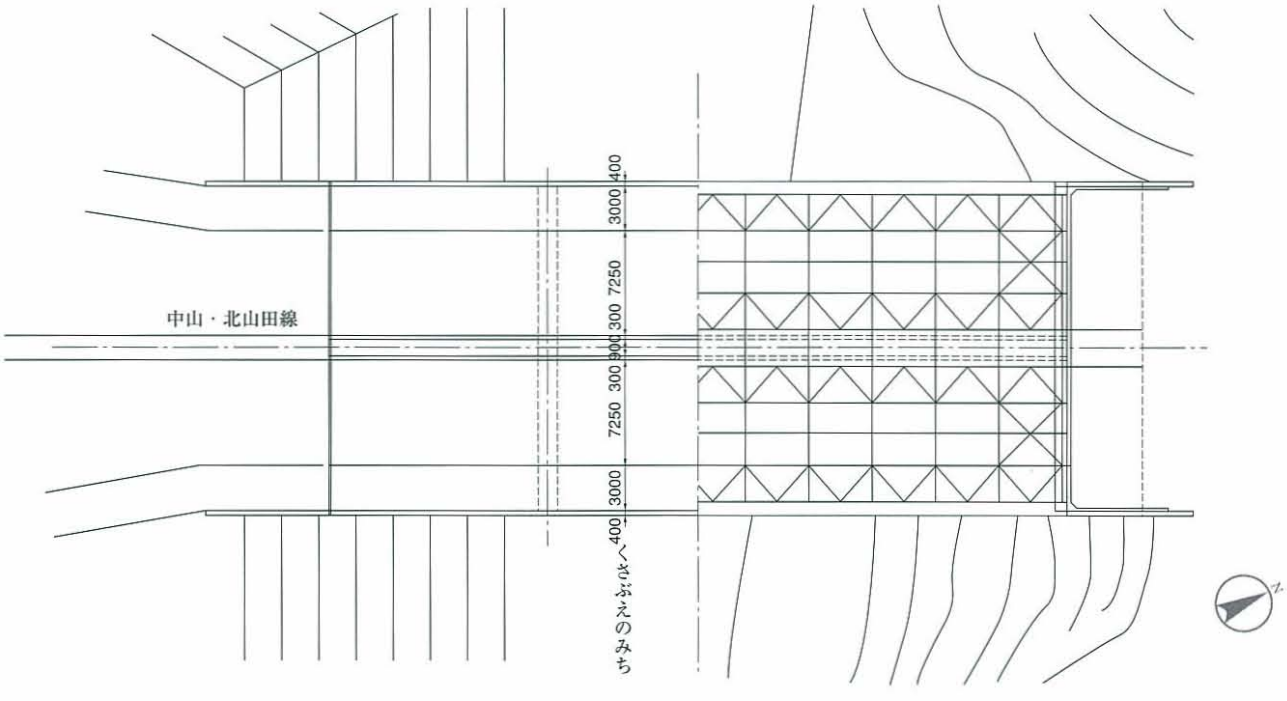
【設計概要】

●橋名	四季舞橋（FB-4）
●所在地	都筑区牛久保西３丁目９番
●竣工年月	平成１年３月
●上部構造形式	鋼Ｖ脚２径間連続鈑桁橋
●下部構造形式	逆Ｔ式橋台
●基礎構造形式	鋼管杭
	φ800×10.00～14.00
●橋長（支間）	50.00（14.60＋34.60）
●幅員	（3.00＋7.25）×2
●設計荷重	TL-20
●適用示方書	道路橋示方書・同解説
	S53、55

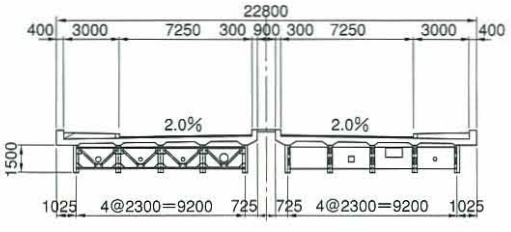
側面図



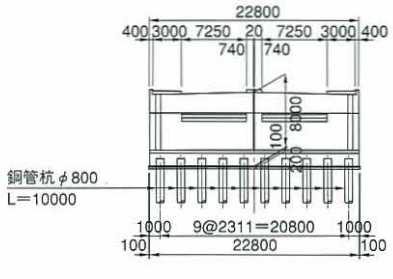
平面図



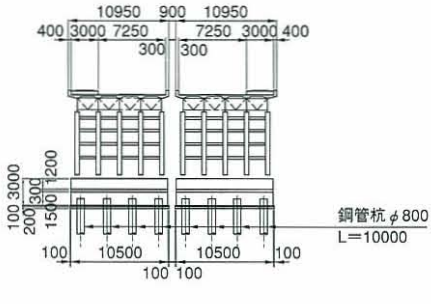
主桁断面図



A1橋台正面図



橋脚正面図



青が渓橋（あおたにはし）

この橋は、緑道「くさぶえのみち」と佐江戸・北山田線の交差部に架かる道路橋である。

緑道は東側の近隣３号公園と西側の近隣５号公園を結び、保全緑地と造成緑地に挟まれた谷の中央を流れるせせらぎの両側に遊歩道をもっている。

橋の形式は谷の中央に橋脚を置き、遊歩道をまたいだRC２径間連続桁中空床版を用いた上路橋である。

高欄にはアルミのバラスタータイプを採用し、親柱に白い自然石を用いた。

橋脚は視野を遮らないよう円柱とし、開放感を出すとともに、中央分離帯にグレーティングを用い、桁下の明かりとりとした。

桁下空間は緑道と道路の交差角が小さくて奥行が深く、暗くなりがちであるため、せせらぎおよび遊歩道などに遊園のような軽快な雰囲気をかもし出すデザインがなされている。

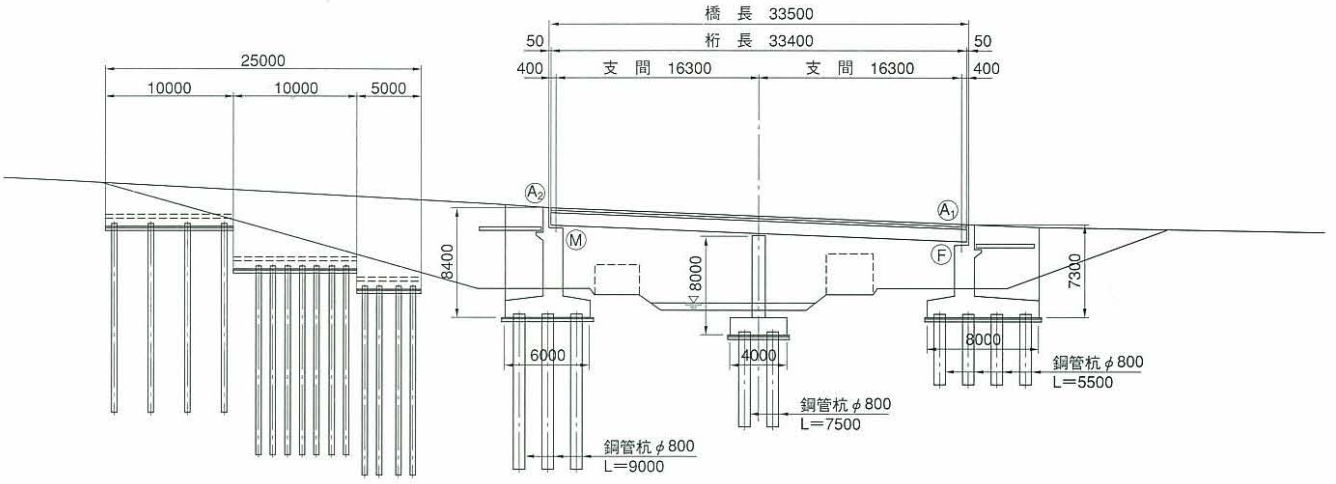
遊歩道に設けられたゆるやかな階段は、散策する人々の足を自然なかたちでせせらぎに導く。

橋周辺の豊かな緑と光に揺らめく水面が、くつろげる広場を演出している。

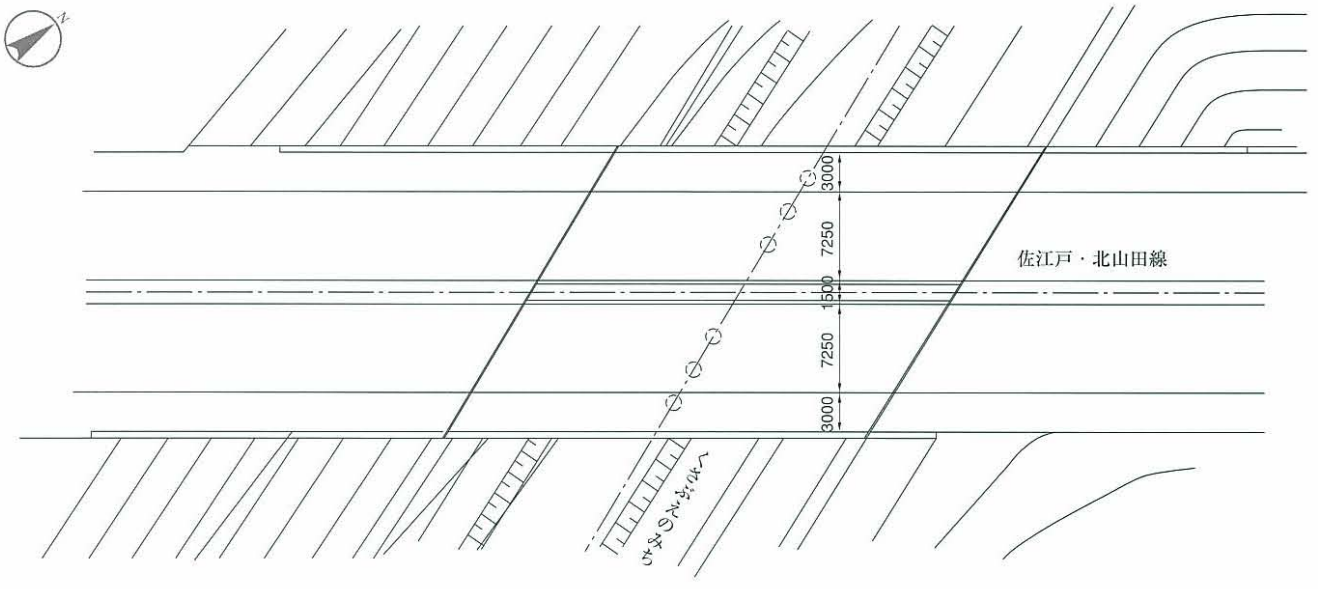
【設計概要】

- 橋名　青が渓橋（FB-7）
- 所在地　都筑区北山田４丁目25番
- 竣工年月　平成２年３月
- 上部構造形式　RC2径間連続中空床版橋
- 下部構造形式　逆Ｔ式橋台、柱式橋脚
- 基礎構造形式　鋼管杭 ϕ 800 × 5.50～9.00
- 橋長（支間）　33.50（16.30 + 16.30）
- 幅員　（3.00 + 7.25）× 2
- 設計荷重　TL-20
- 適用示方書　道路橋示方書・同解説 S53、55

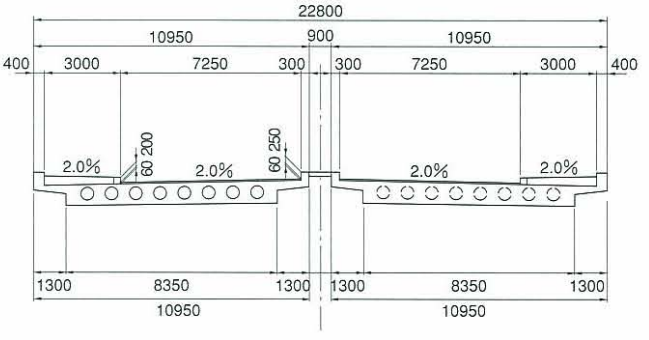
側面図



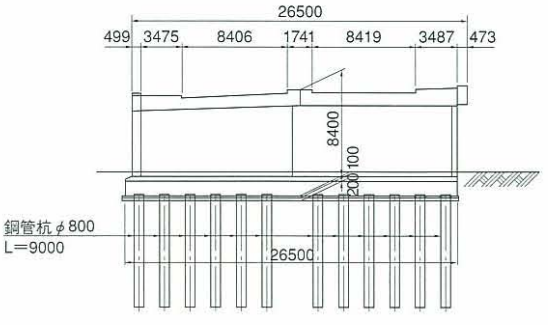
平面図



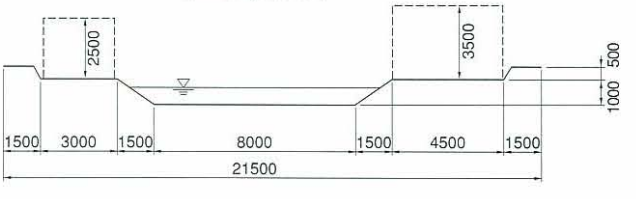
主桁断面図



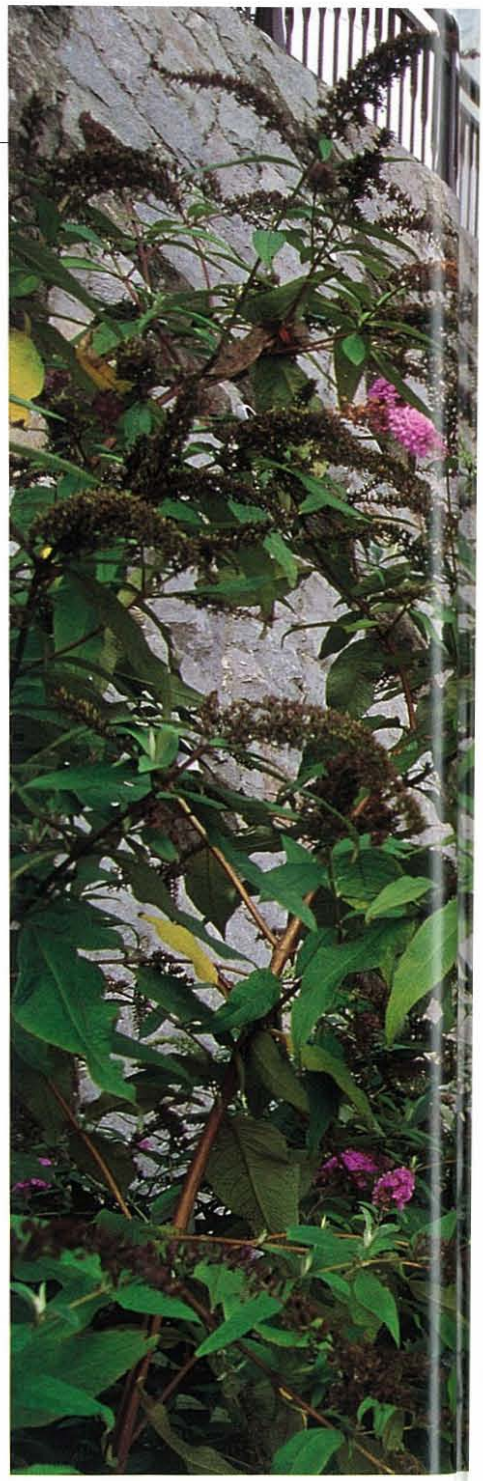
A1 橋台正面図



緑道標準断面図



沖ノ谷地下道（おきのやちかどう）



この地下道は、中川小学校方面からひめりんご公園を経て牛久保・中川線に出る住区幹線道路をくぐり、牛久保近隣センターへの入口となる歩行者専用道路の地下道である。西側はさくらんぼ公園を経て佐江戸・北山田線に出る。東側は緑道「ふじやとのみち」に至る。

構造形式は、掘割りで道路幅が狭いのでRCボックスカルバートを採用した。

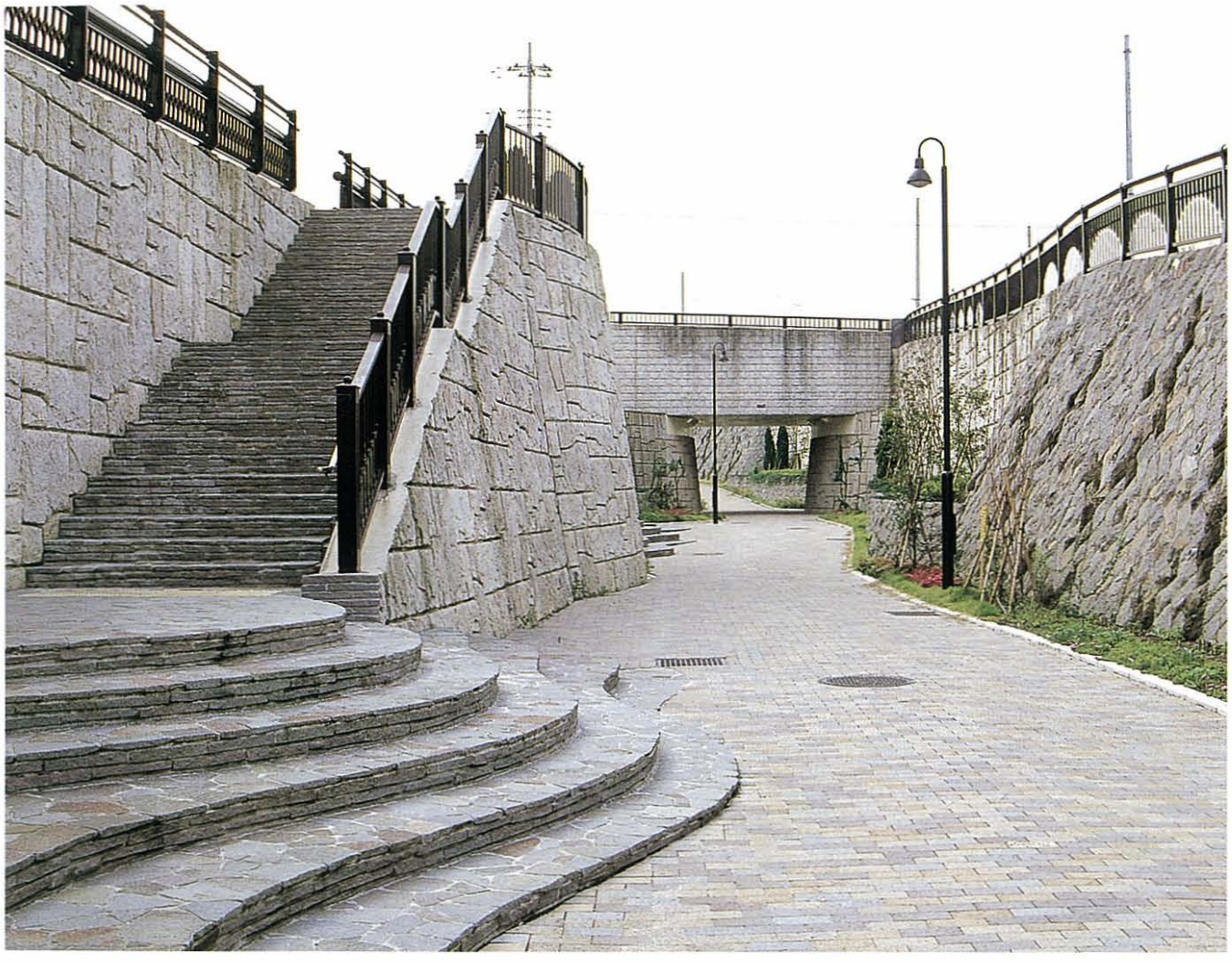
高欄はコンクリート壁に白い磁器質タイルを張り、山形のパターンをつけ、トップレールには渋茶で塗装した鋼材を用いている。親柱は水磨きした黒御影石を置き、橋の節目としている。

縦壁は曲面にして開口部に広がりをもたせ、地下道への導入をスムースにしている。カルバートの大きな胸壁および周囲の壁には化粧型枠により単調なコンクリート壁面に変化をつけた。特に暗くなりがちな地下道内部の壁面には、自然石風な色調をもたせ、明るい雰囲気をかもし出している。

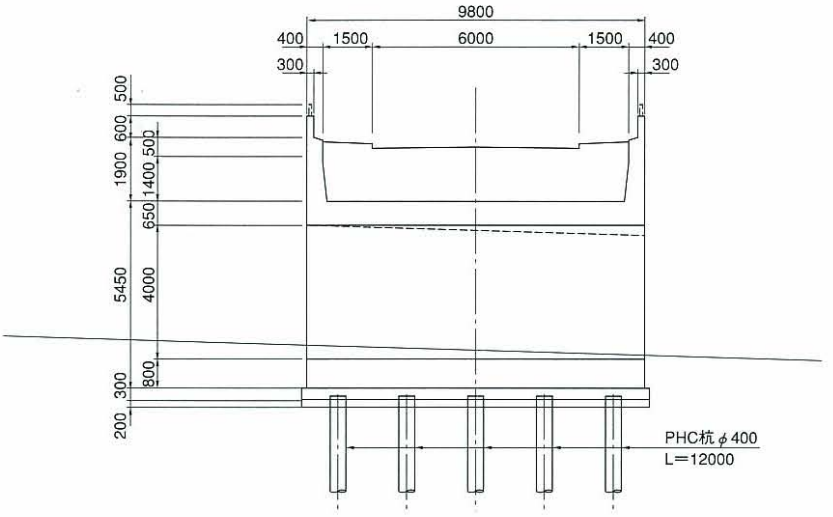
路面舗装はコンクリートブロックで仕上げ、アプローチの腰壁には自然石を積み、四季折々の色彩豊かな植栽により、自然な景観をつくり出している。

【設計概要】

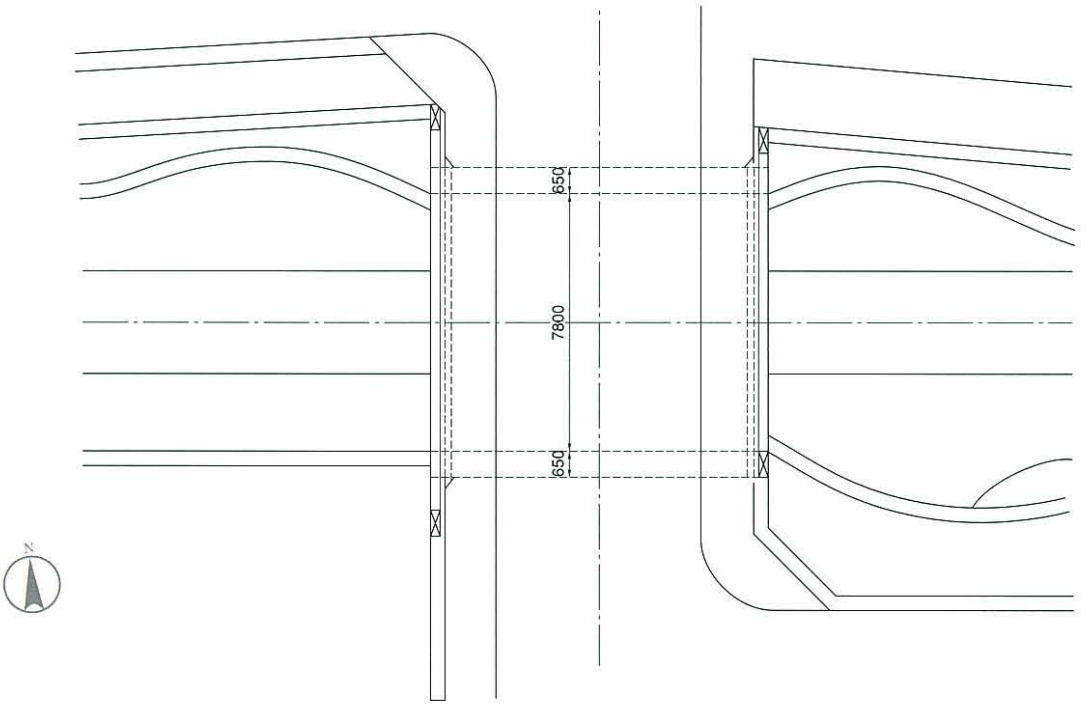
●橋名	沖ノ谷地下道(FB-8)
●所在地	都筑区牛久保東1丁目14番
●竣工年月	平成5年12月
●構造形式	RCボックスカルバート
●基礎構造形式	PHC杭φ400×12.00
●内空断面	7.80×4.00
●幅員	4.00
●設計荷重	TL-20
●適用示方書	道路橋示方書・同解説 S55、H2



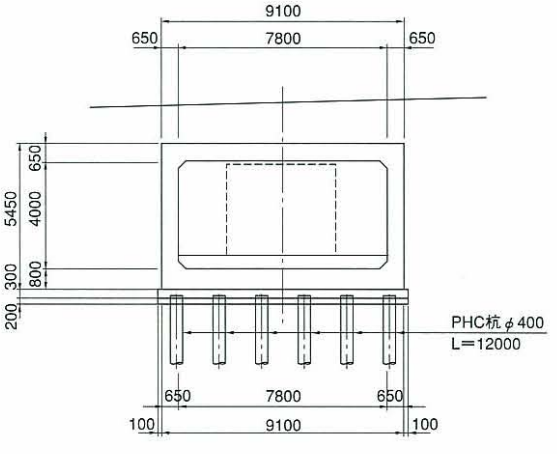
縦断面図


9800
400
1500
6000
1500
400
300
300
500
600
500
1900
1400
650
5450
4000
800
300
200
PHC杭 φ400
L=12000

平面図


650
7800
650
N

断面図


9100
650
7800
650
650
5450
4000
300
800
200
PHC杭 φ400
L=12000
650
7800
650
100
9100
100

山田富士橋（やまたふじはし）

この橋は幹線緑道「ふじやとのみち」と日吉・元石川線との交差部に架かる道路橋である。

橋下の緑道の南側には緑地が広がり、神無公園を経て、近隣３号公園に通じる。北側は山田富士公園に接し、道は日吉・元石川線と平行に走っている。橋の西側には山田富士バス停がある。

橋の形式はRC２径間連続変断面Ｔ桁橋である。

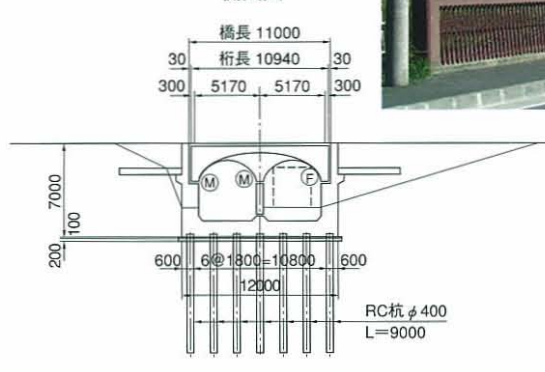
桁側面の左右対称アーチはコンクリートのたたき仕上げとし、左右の橋台はレンガ張り、高欄は鋳鉄である。

南側緑地と北側緑道の異なる空間を分断するため、個性的なデザインを採用した。

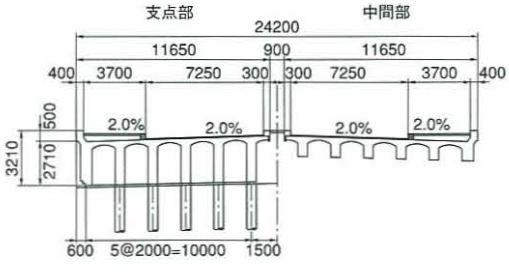
【設計概要】

- 橋名　山田富士橋（FB-9）
- 所在地　都筑区北山田１丁目１番
- 竣工年月　昭和62年３月
- 上部構造形式　RC2径間連続Ｔ桁橋
- 下部構造形式　Ｕ型式橋台
- 基礎構造形式　RC杭 ϕ 400 × 9.00
- 橋長（支間）　11.00（5.17 + 5.17）
- 幅員　（3.70 + 7.25）× 2
- 設計荷重　TL-20
- 適用示方書　道路橋示方書・同解説 S53、55

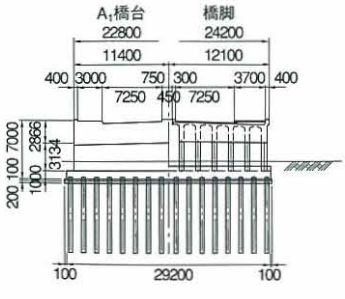
側面図



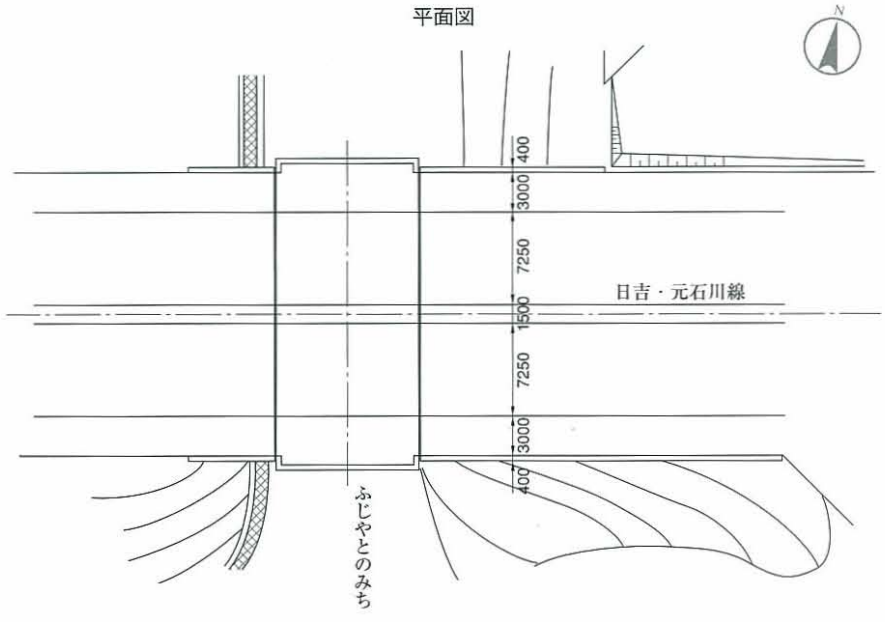
主桁断面図



正面図



平面図



水雲ずい道

このずい道は牛久保・中川線と、緑道「ふじやとのみち」の交差部にある。緑道を南下するとなつみかん公園に至る。北側は近隣3号公園の入口となっている。

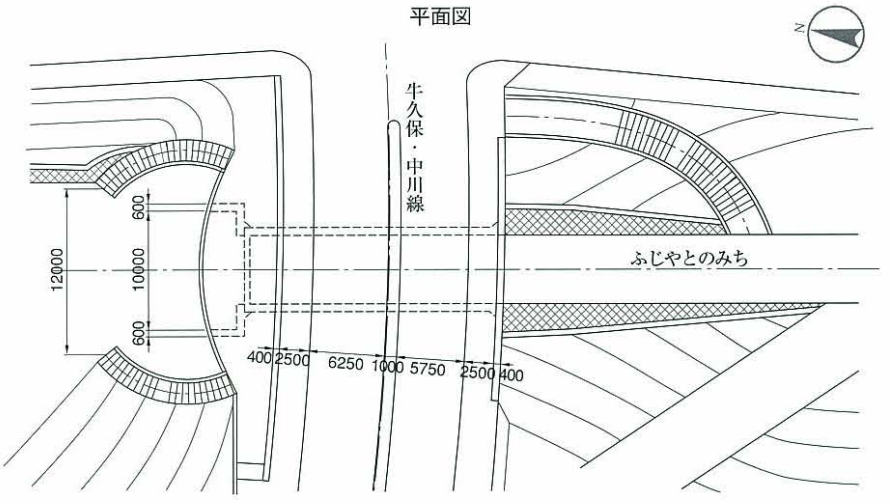
構造形式は緑道幅員が狭いので、単径間RCボックスカルバートである。

公園側の開口部は池と調和する丸い形の広場を設け、公園とテラスを結ぶ階段も円を描いている。南側は、大きな胸壁が公園へのゲートを表現し、植栽、自然石積みとゆるやかにカーブして降りる階段がゲート性を高めている。

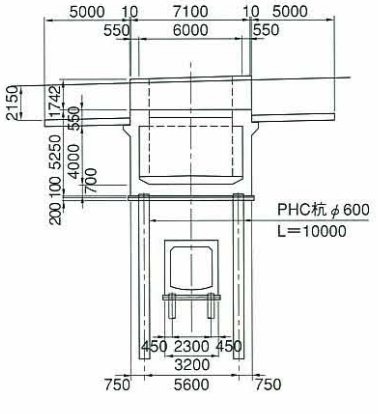
【設計概要】

- 橋名　水雲ずい道(FB-10)
- 所在地　都筑区南山田1丁目5番
- 竣工年月　平成1年11月
- 構造形式　RCボックスカルバート
- 基礎構造形式　PHC杭φ600×10.00
- 内空断面　6.00×4.00
- 幅員　5.00
- 設計荷重　TL-20
- 適用示方書　道路橋示方書・同解説 S53、55

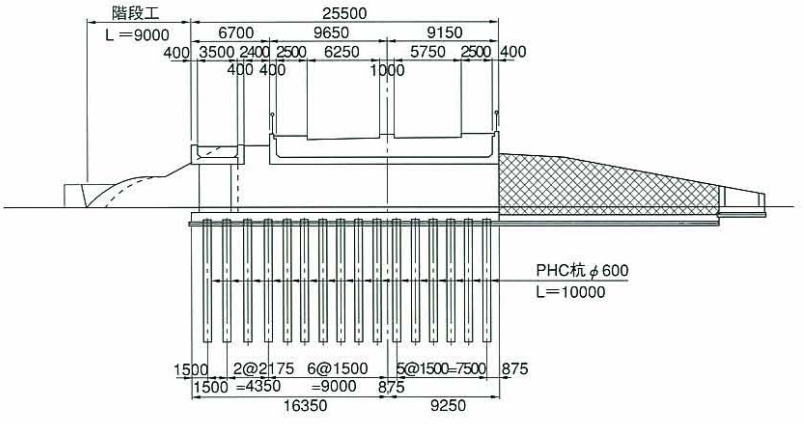
平面図

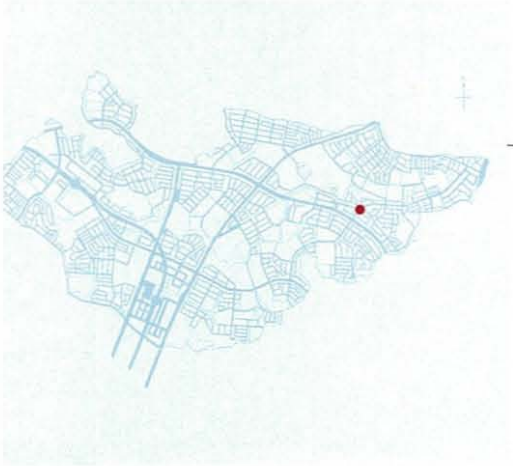


断面図



側面図





根上がり坂橋（ねあがりざかばし）

この橋は緑道「ふじやとのみち」およびコレクター道路と幹線道路K－5との交差部にかかる道路橋である。

緑道は並列する園路、せせらぎ、および並木と造成緑地からなり、コレクター道路を隔てて一般住宅に接する。

緑道の北側には既存集落、屋敷林などを保全する歴史景域がある。

橋桁は桁下空間があるため変断面PC単純T桁を採用。高欄は鋼材塗装仕上げとして縦桟を地覆部まで使用し、橋側面にリズム感を与えている。

道路と緑道とのゆるやかな法面はコンクリートブロックを階段状に使ってつなぎ、開放的な空間を演出している。

橋桁の変断面はやわらかなシルエットで、南側橋台を緑地に取り込み、北側を宅地の石積みと連続させている。

南側の橋台ウイングは、地覆部が張り出す橋梁部と同じ形とし、陰影により壁面が小さく見えるように工夫してある。

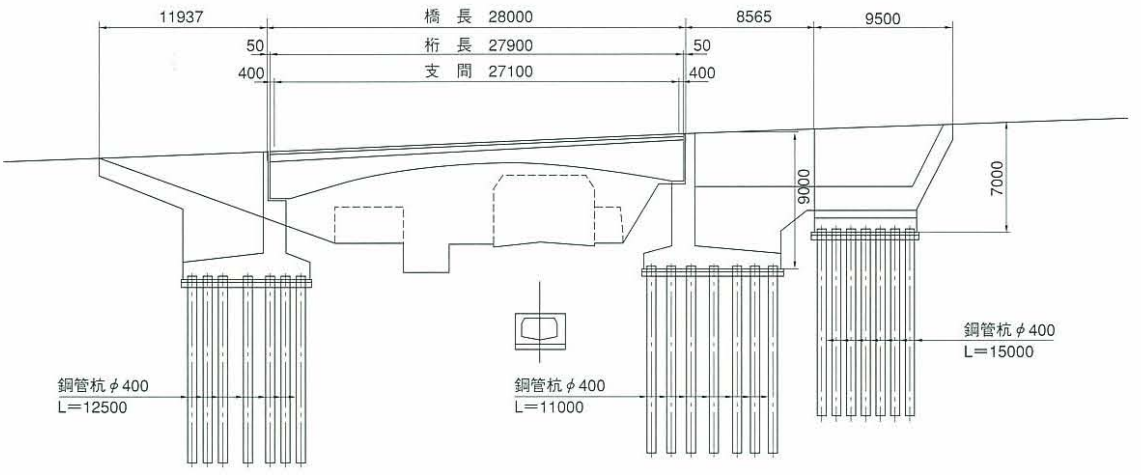
高欄は目立ちすぎないように配慮しながら、ブラックで仕上げたシンプルなデザインのものを採用し、南側アプローチ部まで延長した。

親柱は、交差点に面しており、緑道の入口に当たる南端部を引き締めるため、量感のある重厚な自然石を用いている。

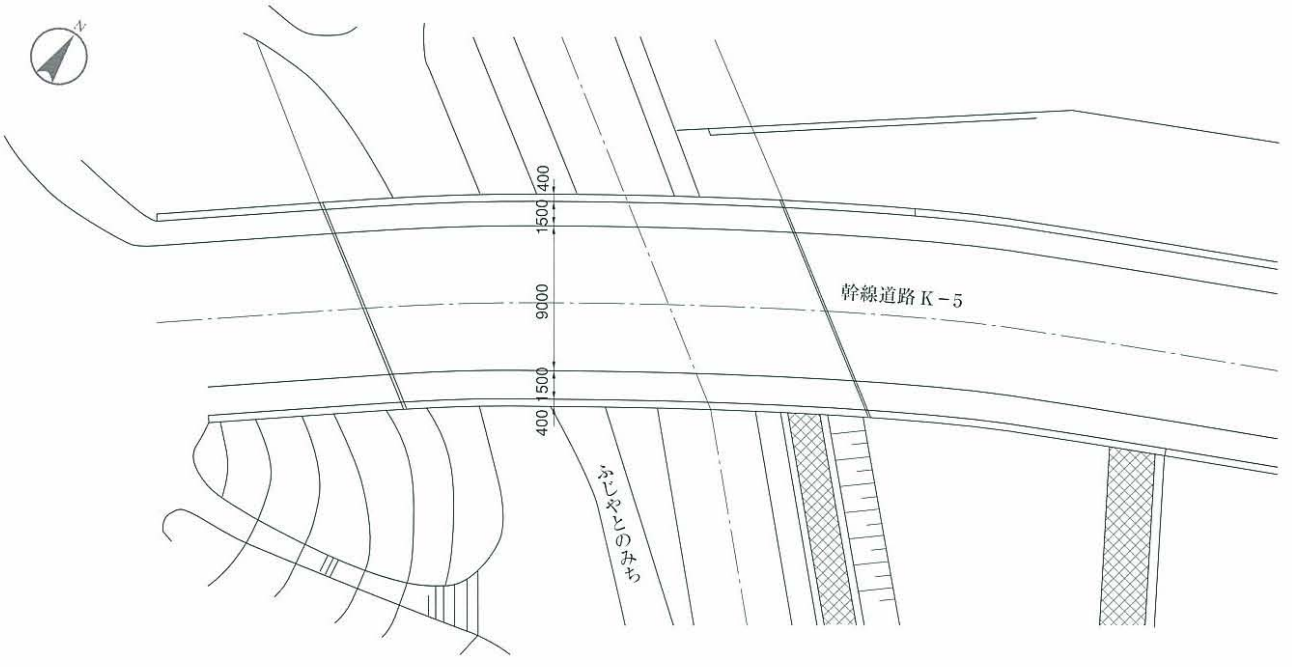
【設計概要】

●橋名	根上がり坂橋(FB-11)
●所在地	都筑区北山田１丁目15番
●竣工年月	昭和61年３月
●上部構造形式	PC単純T桁橋
●下部構造形式	逆T式橋台
●基礎構造形式	鋼管杭
	φ400×11.00～12.50
●橋長(支間)	28.00(27.10)
●幅員	1.50＋9.00＋1.50
●設計荷重	TL-20
●適用示方書	道路橋示方書・同解説
	S53、55

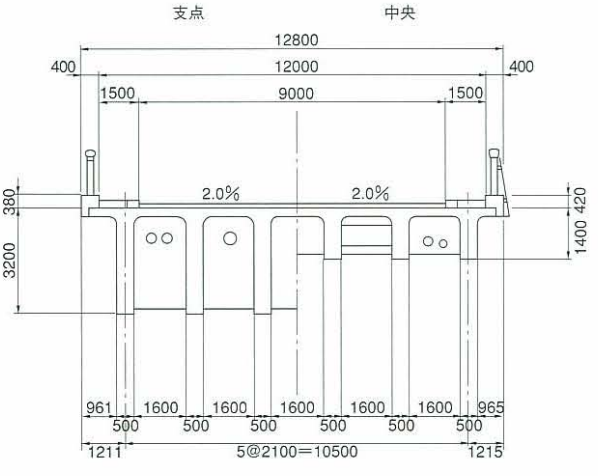
側面図

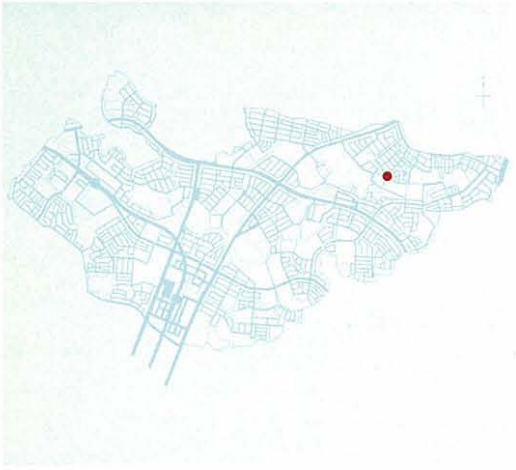


平面図

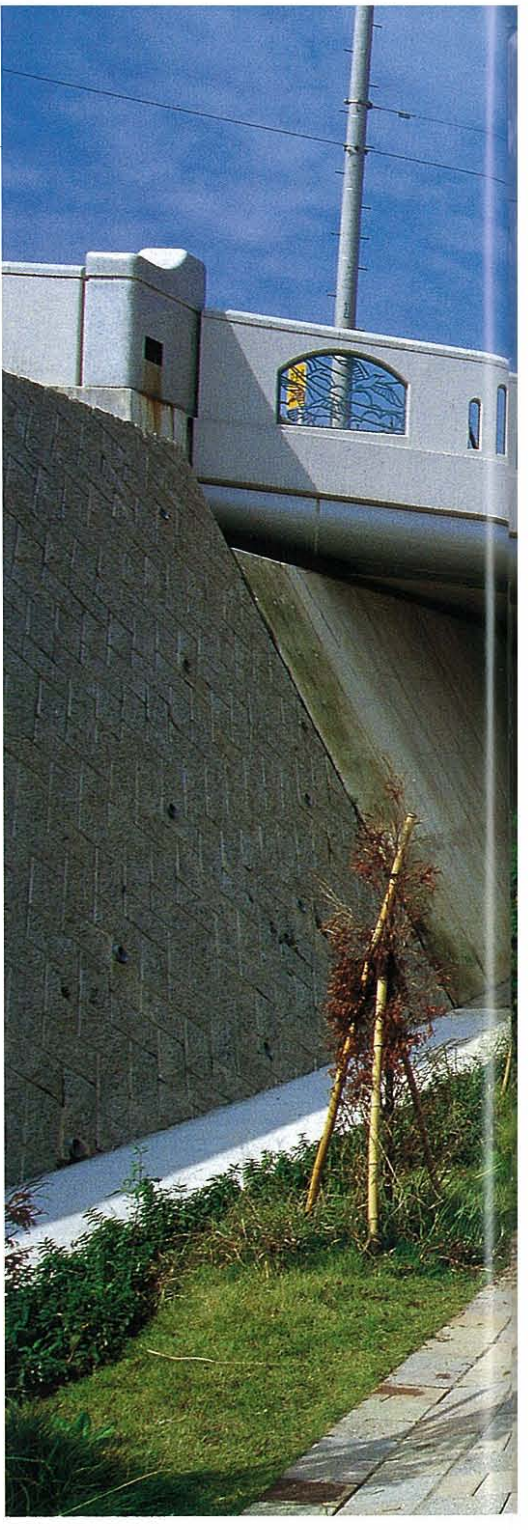


主桁断面図





谷戸田橋（やとだはし）



この橋は港北ニュータウン北東部に位置し、掘割りの歩行者専用道路をまたぐ道路橋である。橋の南側は長泉寺境内に至る。北側はやまびこ児童公園を通り、地区外に抜ける。付近には集合運動場、小・中学校、近隣１号公園およびあおぞら公園などがある。

橋の形式は、径間長が短く桁高がとれるので、RC単純中空床版を用いた上路橋とした。

高欄はコンクリートの壁高欄とし、開口部にはカモメの羽ばたく姿をかたどったダイキャストをはめて、くつろぎのある橋上空間を演出している。高欄を歩道に沿う道路まで延長して、橋の外観を大きく見せている。仕上げは鮮やかな白で塗装してある。

親柱は高欄の色彩に合わせて白御影石を用いている。

桁の張り出し部は光沢のあるアルミ製外装材で覆い、歩行者に与える重圧感を和らげている。

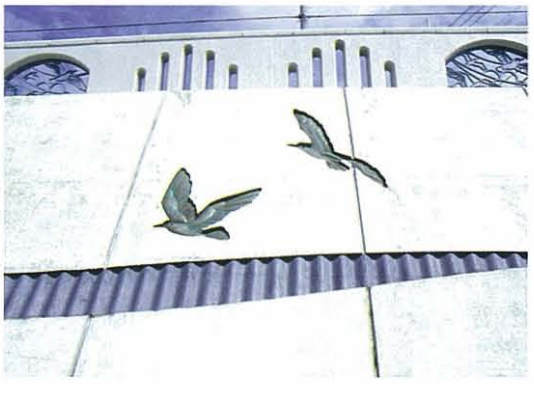
歩道の路面舗装には色調の異なるコンクリートブロックでパターンをつけ、清潔な歩道に仕上げた。

橋台は傾斜した擁壁に合わせ、擁壁に描かれた波形のレリーフを橋台まで連続させている。割り肌風に仕上げた擁壁面は、路面の舗装材とともに自然な景観をつくり出している。

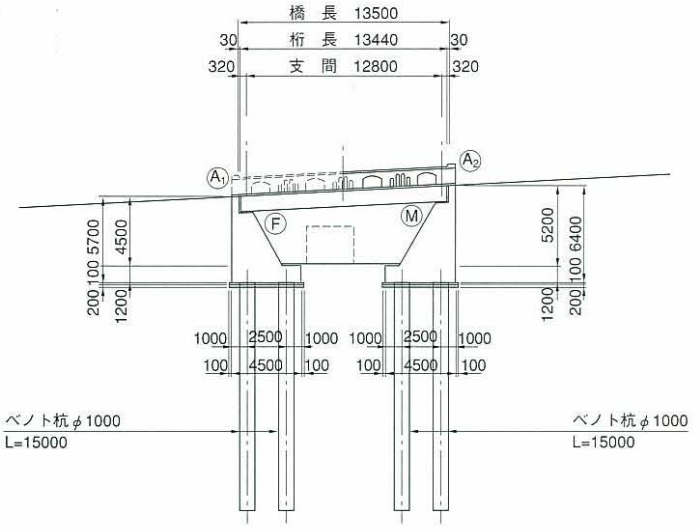
歩道の両側に植栽域を設け、壁面にはカモメのレリーフをところどころに配して、散策する歩行者が楽しめるよう演出している。

【設計概要】

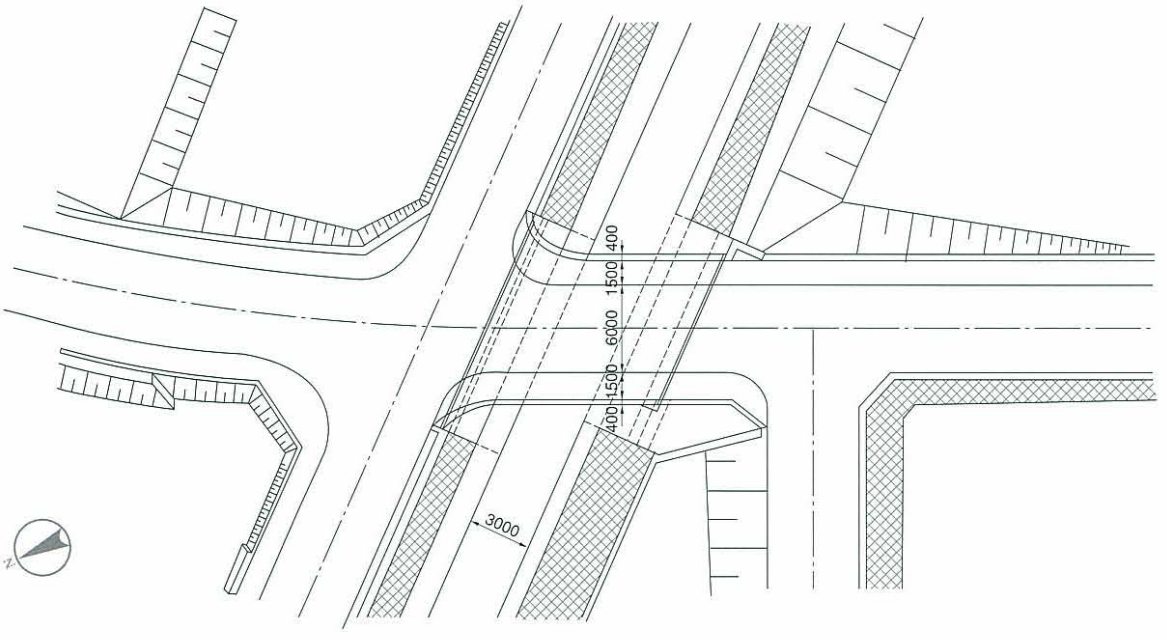
- ●橋名　谷戸田橋（FB-12）
- ●所在地　都筑区東山田１丁目９番
- ●竣工年月　平成７年７月
- ●上部構造形式　RC単純中空床版橋
- ●下部構造形式　重力式橋台
- ●基礎構造形式　ベノト杭φ1000×15.00
- ●橋長（支間）　13.50（12.80）
- ●幅員　1.50＋6.00＋1.50
- ●設計荷重　A活荷重
- ●適用示方書　道路橋示方書・同解説　H2、6



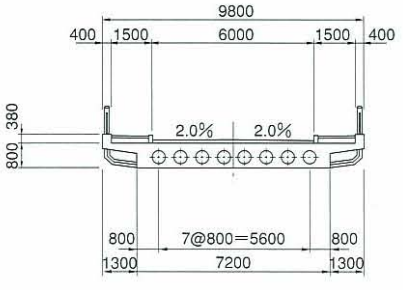
側面図



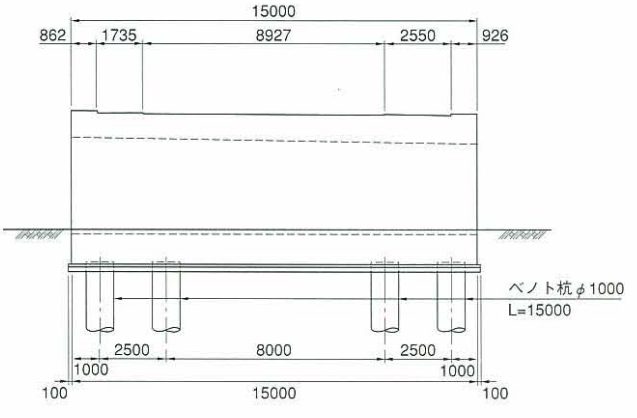
平面図



主桁断面図



A1橋台正面図



烏山歩道橋（からすやまほどうきょう）

この橋は牛久保・中川線をまたぐ歩道橋である。橋の西側は烏山公園に接し、歩道沿いには公園の入口がある。宿之入公園も近い。東側は中川駅周辺の商業地区に通ずる。階段と斜路は中川駅入口バス停に連絡している。

橋の形式はこのルートの標準タイプで設計されたPC単純U桁の下路橋である。

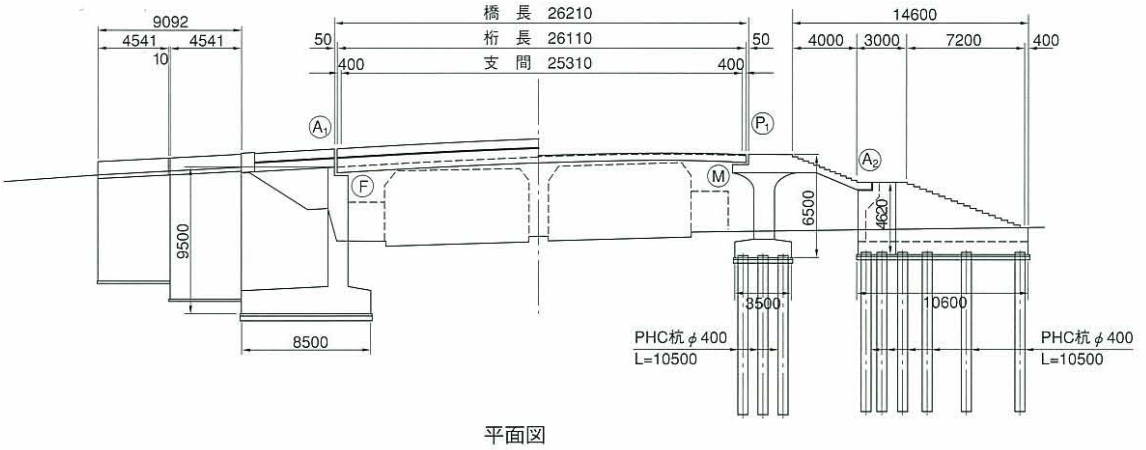
主桁のコンクリート壁が高欄の役目を担っており、トップレールにはアルミパイプを用いている。

橋面舗装は斜路から連続してコンクリートブロックが敷きつめられ、落ち着いた雰囲気の造りとなっている。

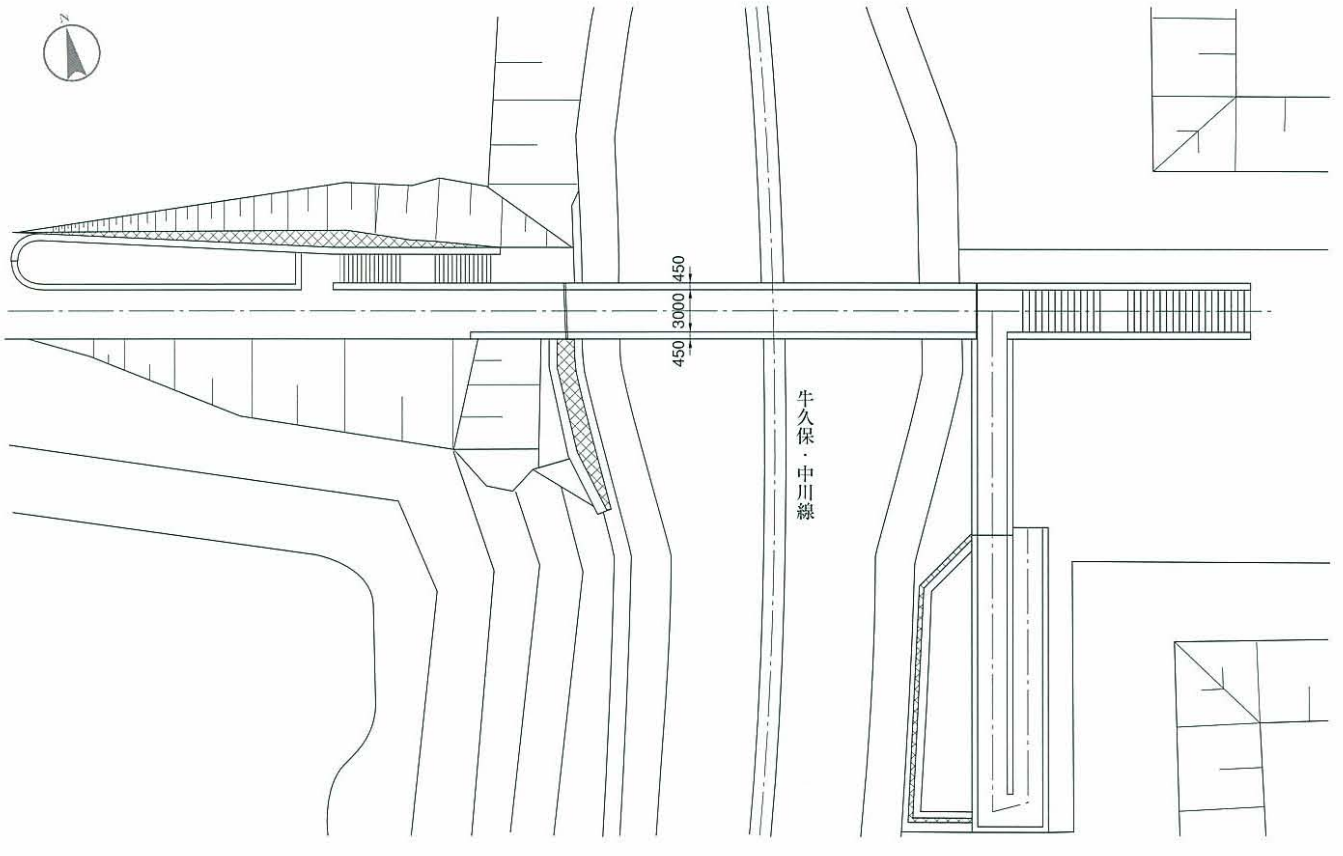
【設計概要】

●橋名	烏山歩道橋（FC-1）
●所在地	都筑区中川2丁目7番
●竣工年月	昭和63年3月
●上部構造形式	PC単純U桁橋
●下部構造形式	逆T式橋台
●基礎構造形式	A_1直接基礎、A_2PHC杭 ϕ 400 × 10.50
●橋長（支間）	26.21（25.31）
●幅員	3.00
●設計荷重	群集荷重
●適用示方書	道路橋示方書・同解説 S53、55

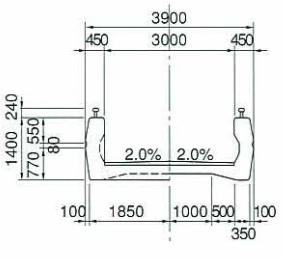
側面図



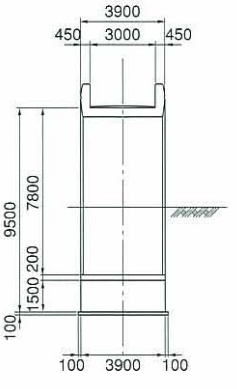
平面図



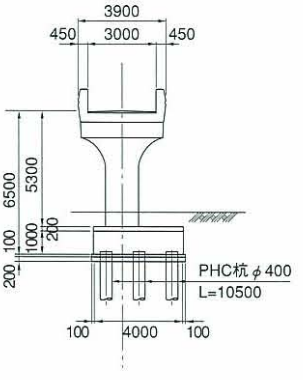
主桁断面図



A1 橋台正面図



P1 橋脚正面図



夕映歩道橋（ゆうばえほどうきょう）

この橋は都市計画道路K－３をまたぐ歩道橋である。

橋の北西側は宿之入公園多目的広場グラウンドと中川西中学校の間を抜け、地区外へ至る。南東側はハウススクエア横浜、戸建て住宅街を通り、中川西小学校、山崎公園へと続いている。

斜路、階段はバス停中川西中学校に通じている。

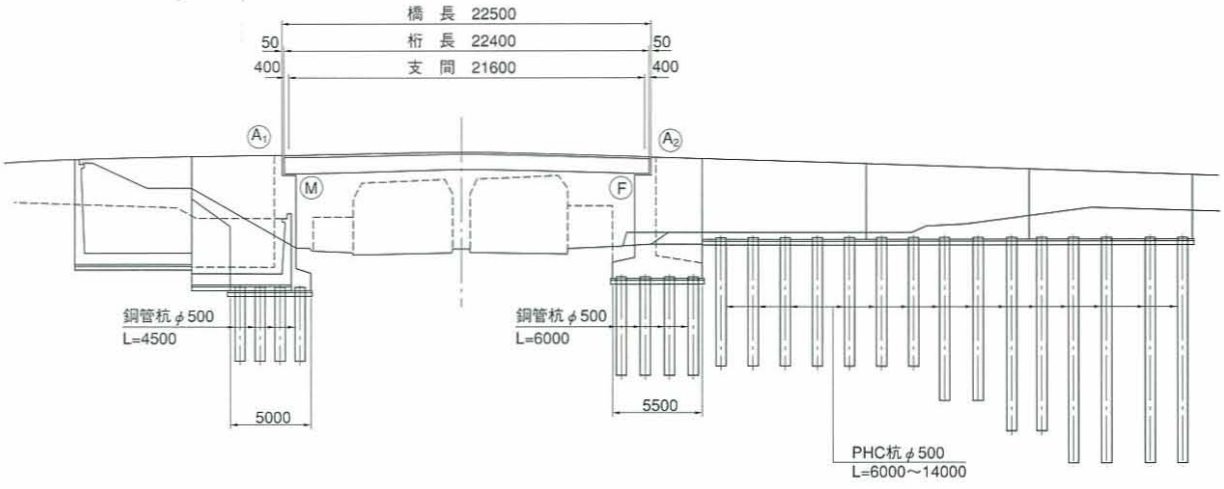
橋の形式は、桁高が大きくとれるのでPC単純中空床版の上路橋を採用した。

高欄はアルミのトップレールに縦桟を組み合わせたシンプルな造りで、アルミのシルバーをそのまま生かしたシャープなデザインとなっている。親柱は鋳鉄製端ポスト、橋面舗装はレンガ状のコンクリートブロック敷きである。

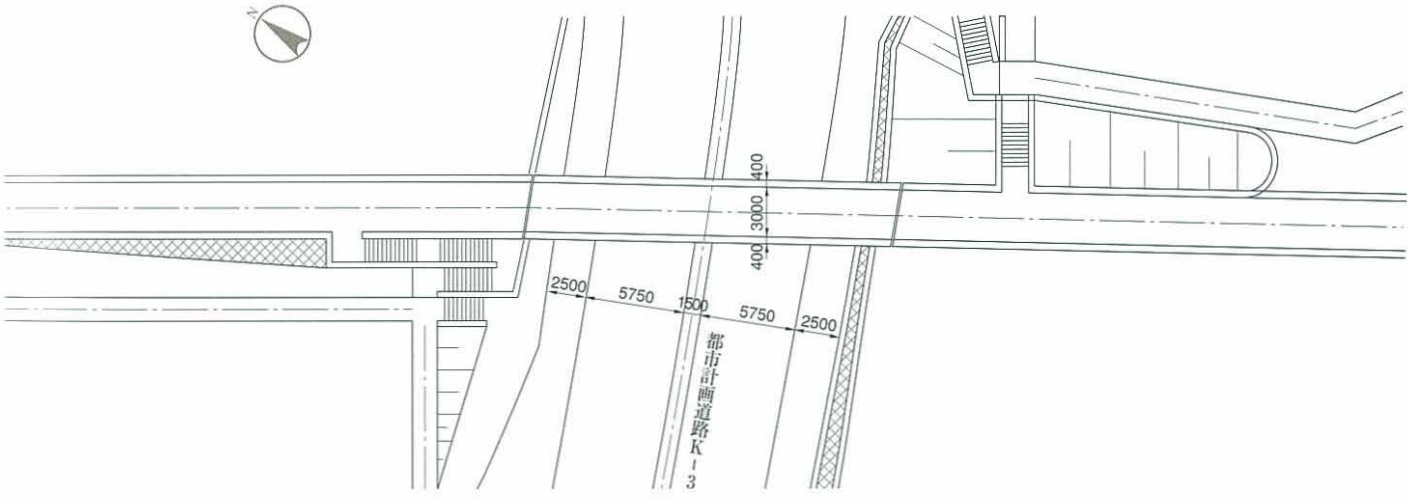
【設計概要】

- 橋名　夕映歩道橋(FC-3)
- 所在地　都筑区中川２丁目１番
- 竣工年月　平成１年３月
- 上部構造形式　PC単純中空床版橋
- 下部構造形式　逆Ｔ式橋台
- 基礎構造形式　鋼管杭 ϕ 500 × 4.50～6.00
- 橋長(支間)　22.50(21.60)
- 幅員　3.00
- 設計荷重　TL-14
- 適用示方書　道路橋示方書・同解説 S53、55

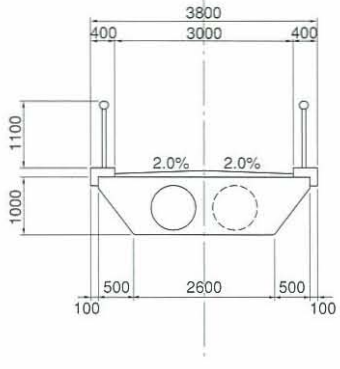
側面図



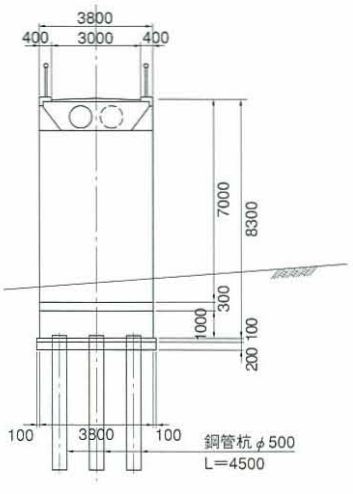
平面図



主桁断面図



A1 橋台正面図



望みが丘歩道橋

この橋は日吉・元石川線にあり、あざみ野駅から地区内に入って最初の歩道橋である。

北側は牛久保のぞみが丘公園に通じ、階段、斜路は研究所前のバス停と結ばれている。

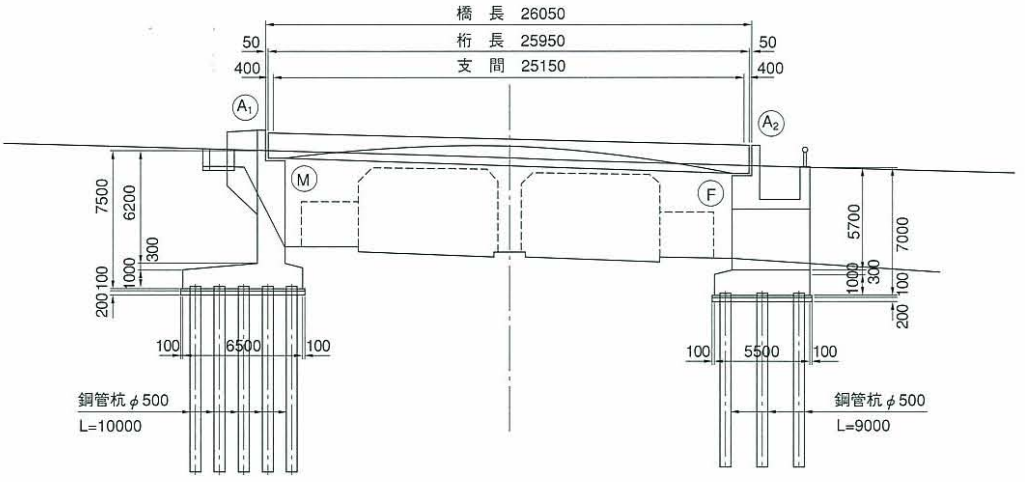
橋の形式はこのルートの標準タイプとして設計されたPC下路橋である。

橋桁のコンクリート壁が高欄を兼ねている。トップレールのアルミパイプはルート色の赤。橋側面は大きくダイナミックな曲線を描いている。

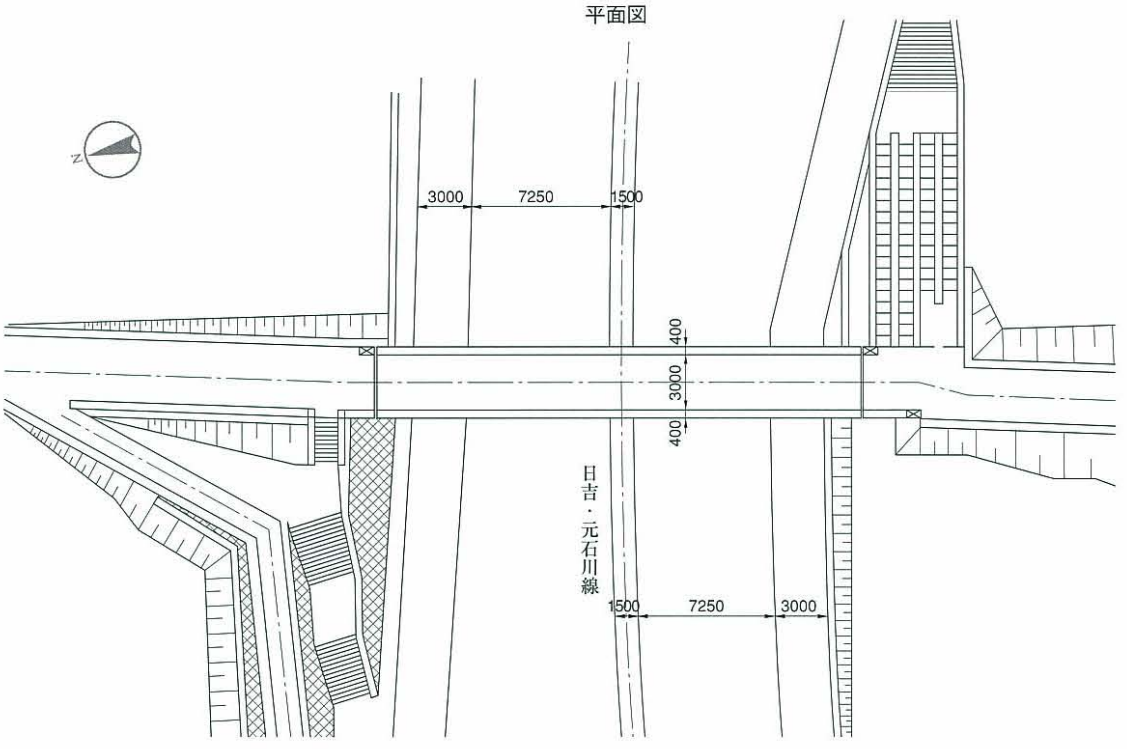
【設計概要】

●橋名	望みが丘歩道橋(FC-4)
●所在地	都筑区牛久保3丁目10番
●竣工年月	昭和63年6月
●上部構造形式	PC単純U桁橋
●下部構造形式	A_1逆T式橋台、 A_2箱式橋台
●基礎構造形式	鋼管杭φ500×9.00～10.00
●橋長(支間)	26.05(25.15)
●幅員	3.00
●設計荷重	群集荷重
●適用示方書	道路橋示方書・同解説 S53、55

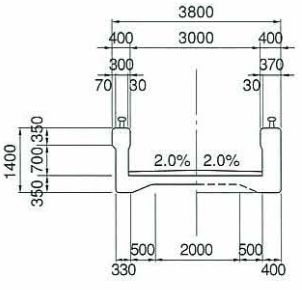
側面図



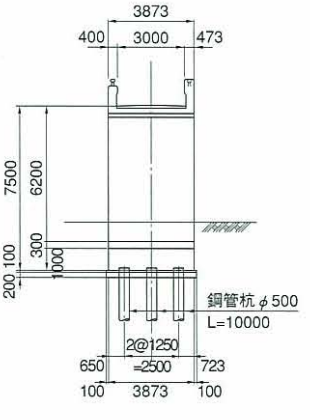
平面図



主桁断面図



A1 橋台正面図



中川歩道橋（なかがわほどうきょう）

この橋は市営地下鉄3号あざみ野線中川駅前にあり、牛久保・中川線をまたぐ歩道橋である。

橋の南側は集合住宅地を経て山崎公園に通じている。北側は中川駅で、その先にひかりがおか公園がある。西側は緑道「くさぶえのみち」が近い。

橋の形式は牛久保・中川線と中川駅前広場をまたぐPC3径間連続桁と、区画道路をまたぐRC単純桁からなっている。桁断面は桁高がとれるので、張り出しをもつ中空床版の上路橋とした。

駅前に架かる歩道橋であるから、橋桁、橋脚、高欄などの外観のデザインは、ランドマークの役割をもたせるイメージを追求している。

高欄はコンクリート壁で、外側は打ち放しで仕上げ、地下鉄の車両の連なりを連想させるデザインを採用している。内側はグレーの磁器質タイル張りとし、トップレールはステンレス製の太いパイプを通して橋上の安定感を高めた。親柱は高欄の内壁と同じ磁器質タイルで覆い、正面にステンレスを張り、橋詰空間にインパクトを与えている。

橋面舗装には自然石平板を用い、四角形のパターンにより単調な橋面にアクセントをつけ、歩行者に快適なリズムを感じさせる配慮がなされている。

橋上およびアプローチの照明はステンレスを用い、高欄と一体化したデザインがなされている。

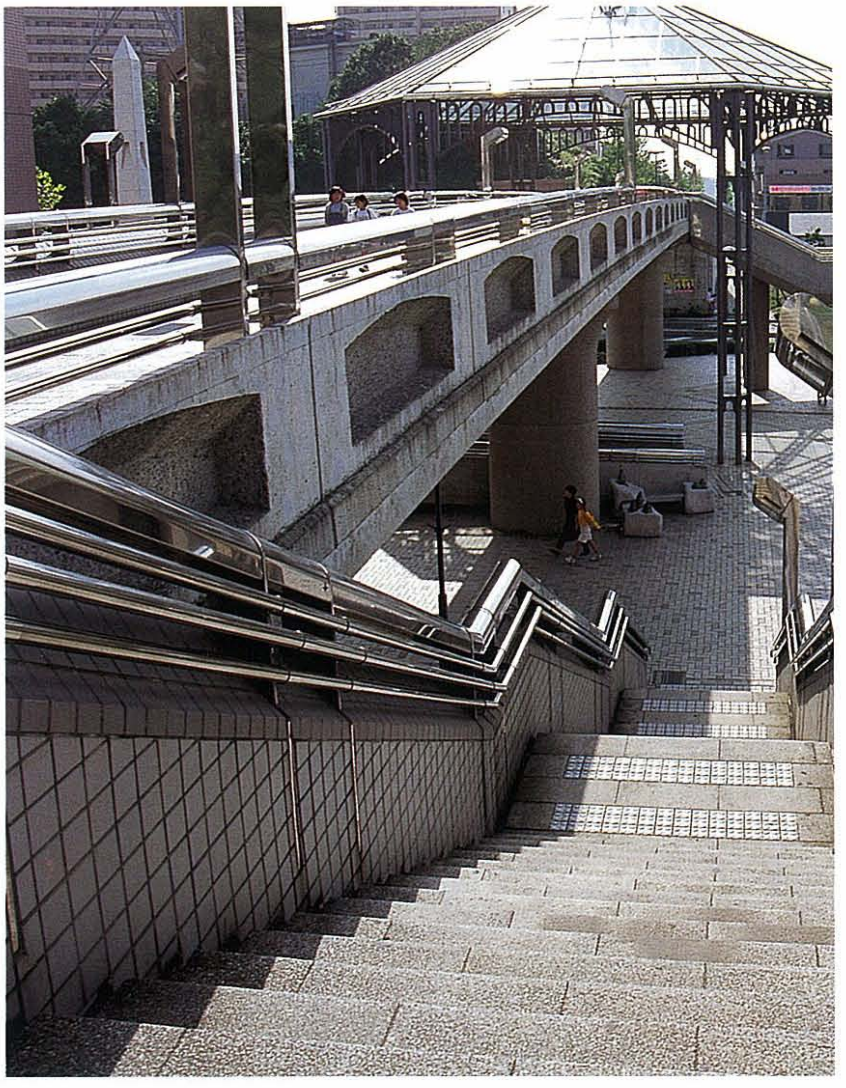
見上げたり見おろしたりされる階段やスロープは、変化に富んだ直線を基調とし、手すりのステンレスの輝きとともにモダンな印象を与えておもしろい。

橋桁、橋脚などの仕上げはコンクリートたたき仕上げとし、駅前広場の雰囲気をやわらげている。

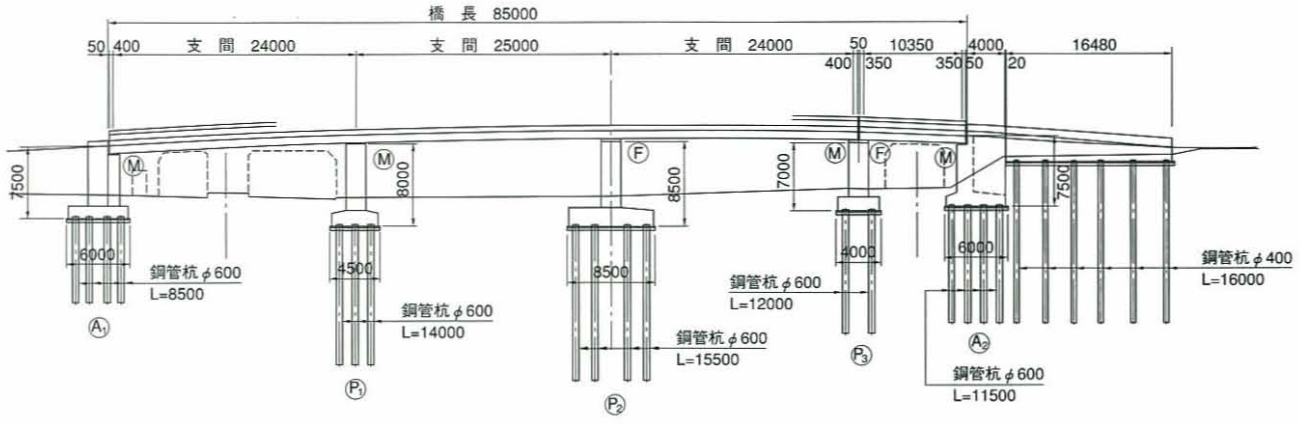
駅正面に設けられた橋を包み込む八角形のルーフは、さらに駅前歩道橋としてのサイン性を高めている。

【設計概要】

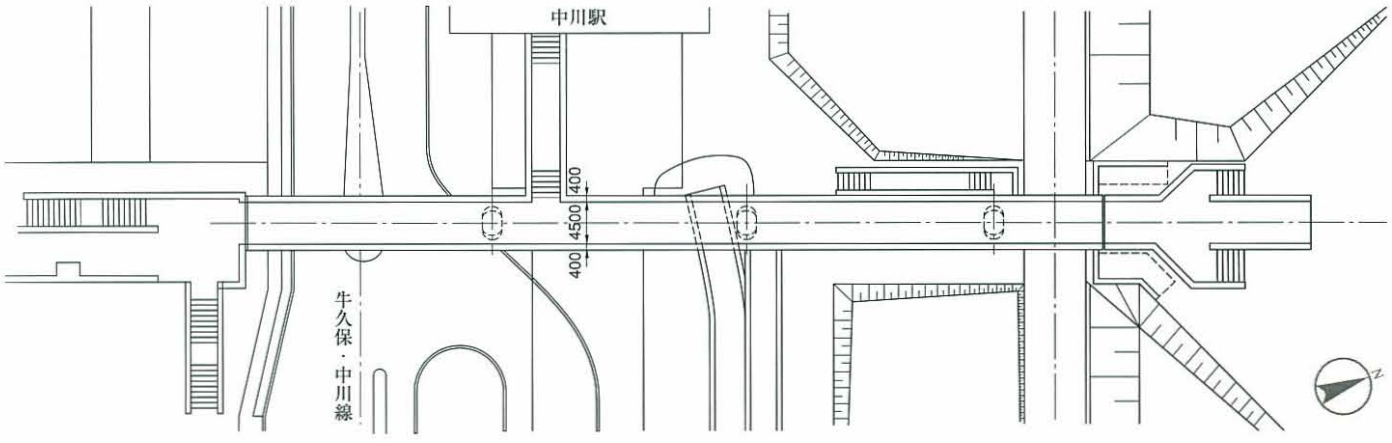
- ●橋名　中川歩道橋(FC-6)
- ●所在地　都筑区中川1丁目1番
- ●竣工年月　平成4年3月
- ●上部構造形式　PC3径間連続中空床版橋＋RC単純中空床版橋
- ●下部構造形式　逆T式橋台、柱式橋脚
- ●基礎構造形式　鋼管杭 ϕ 600×8.50～15.50
- ●橋長(支間)　85.00 (24.00＋25.00＋24.00,10.35)
- ●幅員　4.50
- ●設計荷重　TL-14
- ●適用示方書　道路橋示方書・同解説 S55、H2



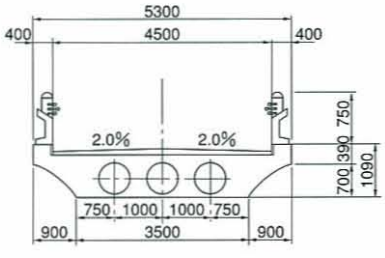
側面図



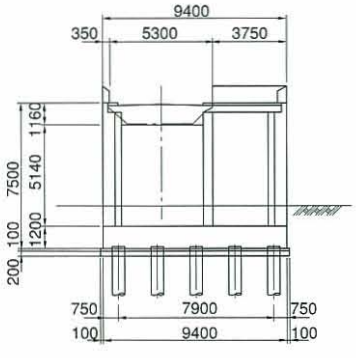
平面図



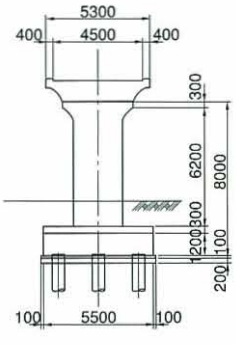
主桁断面図



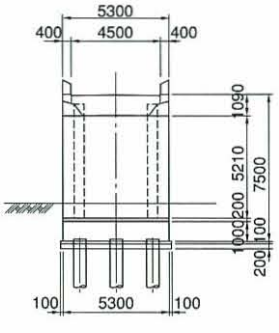
A1橋台正面図



P1橋脚正面図



A2橋台正面図



陽迎え歩道橋（ひむかえほどうきょう）

この橋は、牛久保・中川線の北側を平行に走る区画道路をまたぎ、中川１丁目と牛久保西４丁目をつなぐ歩道橋である。

橋の南側は市営地下鉄３号あざみ野線中川駅の広場に通じている。

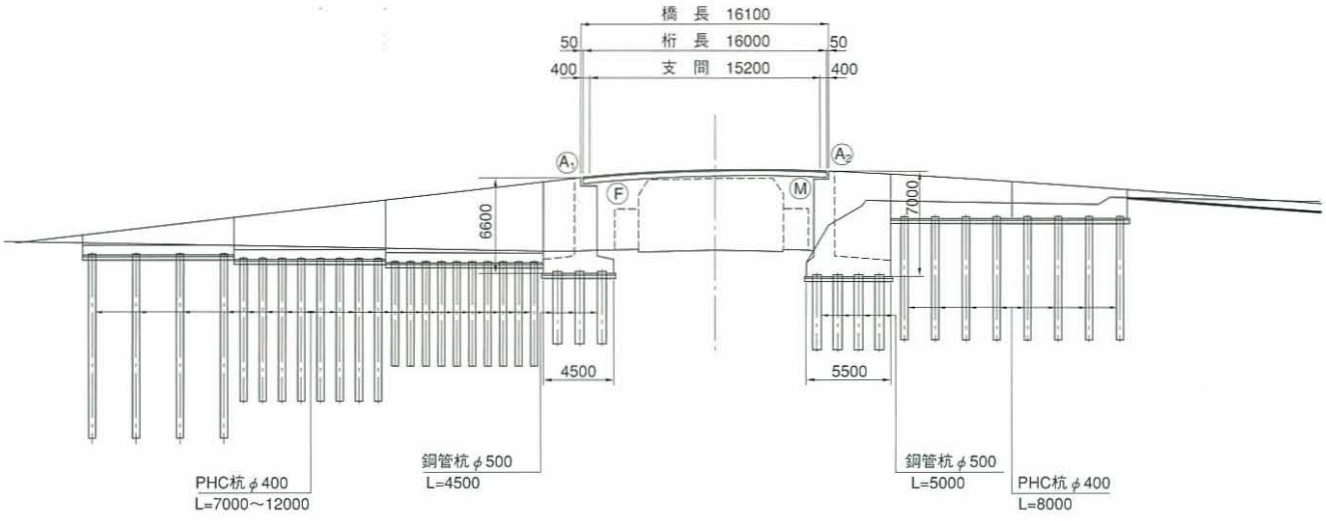
橋の形式は、この地区の標準タイプとして設計されたPC単純U桁の下路橋である。

高欄は橋桁のコンクリート壁である。トップレールはアルミパイプを採用した。

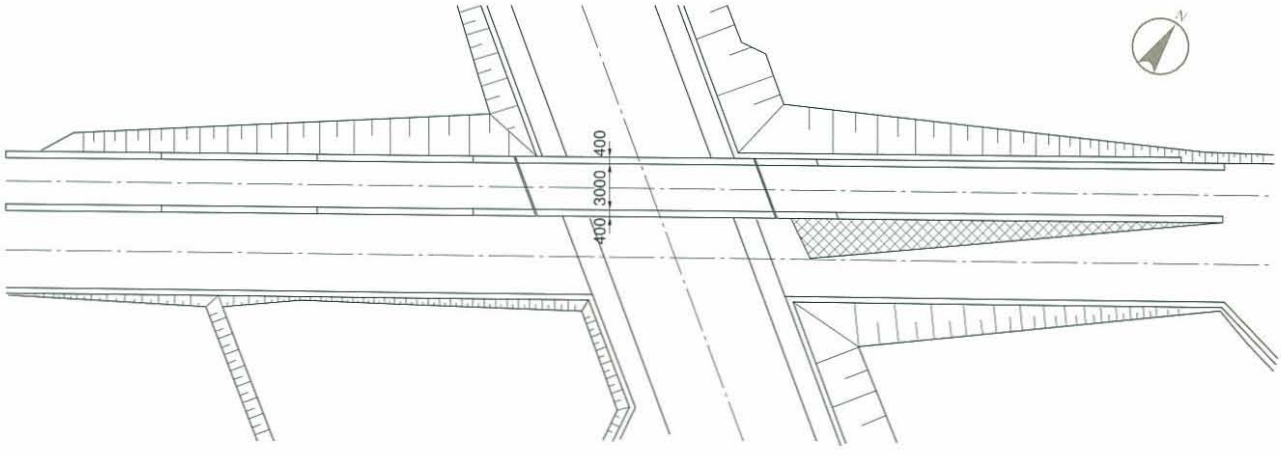
【設計概要】

- 橋名　陽迎え歩道橋(FC-7)
- 所在地　都筑区中川１丁目16番
- 竣工年月　平成１年３月
- 上部構造形式　PC単純U桁橋
- 下部構造形式　逆T式橋台
- 基礎構造形式　鋼管杭 ϕ 500 × 4.50 ～ 5.00
- 橋長(支間)　16.10(15.20)
- 幅員　3.00
- 設計荷重　群集荷重
- 適用示方書　道路橋示方書・同解説 S53、55

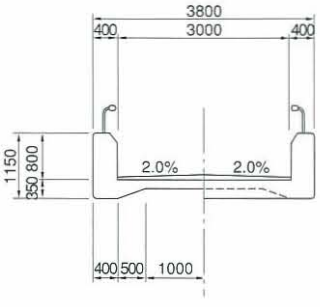
側面図



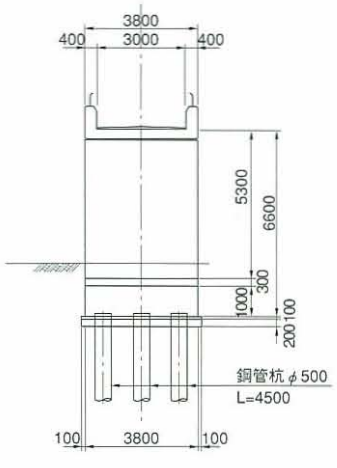
平面図



主桁断面図



A1橋台正面図



ろまん通り歩道橋（どおり ほどうきょう）

この橋は、中川歩道橋の北側に位置する区画道路をまたぐ歩道橋である。北側は牛久保西ひかりがおか公園に至る。

橋の形式は、この地区の標準タイプとして設計されたPC単純U桁の下路橋である。

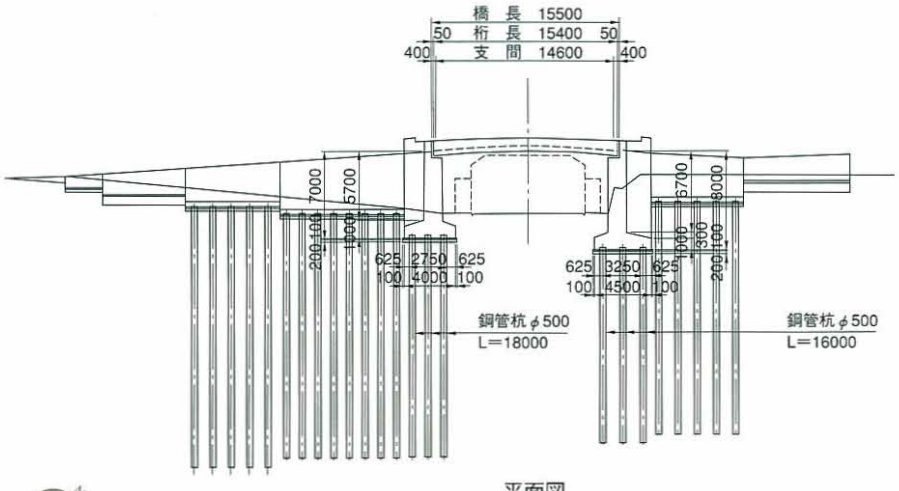
橋桁のコンクリート壁が高欄を兼ねている。トップレールにはステンレスパイプを用いた。

橋面舗装には、色調の異なるコンクリートブロックがランダムに敷きつめられ、空間に変化を与えている。

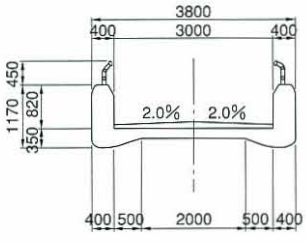
【設計概要】

- 橋名　ろまん通り歩道橋(FC-5)
- 所在地　都筑区中川１丁目20番
- 竣工年月　昭和61年１月
- 上部構造形式　PC単純U桁橋
- 下部構造形式　逆T式橋台
- 基礎構造形式　鋼管杭φ500×16.00～18.00
- 橋長(支間)　15.50(14.60)
- 幅員　3.00
- 設計荷重　TL-14
- 適用示方書　道路橋示方書・同解説 S53、55

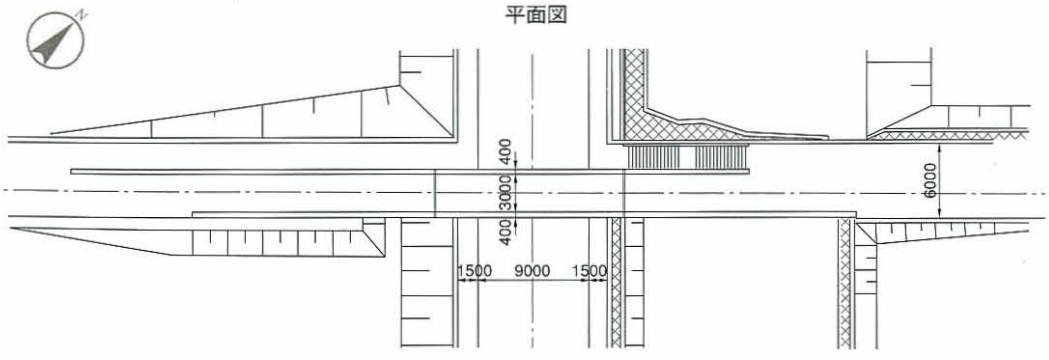
側面図



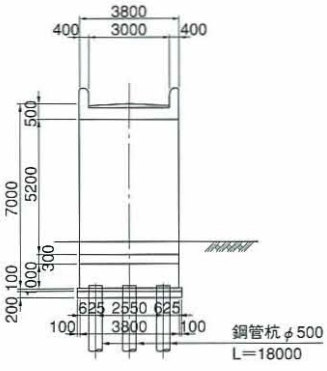
主桁断面図



平面図



A1橋台正面図



金子入歩道橋（かねこいりほどうきょう）

【設計概要】

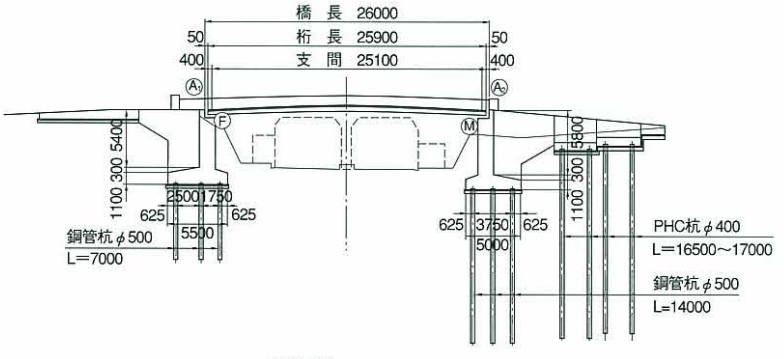
- ●橋名　金子入歩道橋(FC-8)
- ●所在地　都筑区牛久保西２丁目20番
- ●竣工年月　昭和61年10月
- ●上部構造形式　PC単純U桁橋
- ●下部構造形式　逆T式橋台
- ●基礎構造形式　鋼管杭φ500×7.00～14.00
- ●橋長(支間)　26.00(25.10)
- ●幅員　3.00
- ●設計荷重　群集荷重
- ●適用示方書　道路橋示方書・同解説 S53、55

この橋は牛久保・中川線をまたぐ歩道橋である。東側は戸建て住宅街を抜け、緑道「くさぶえのみち」に至る。西側には山崎公園､南側にはききょう公園がある。

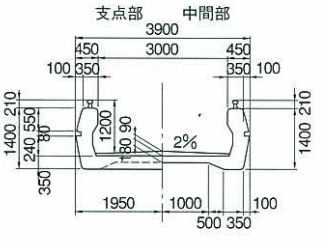
橋の形式はこのルートの標準タイプとして設計されたPC単純U桁の下路橋である。

橋桁のコンクリート壁が高欄の役目を果たしており、トップレールはアルミパイプを使用し、ダークブルーで仕上げている。親柱はコンクリートの打ち放しとし、橋面舗装は橋桁と同系色のコンクリート平板を採用し、橋上空間を落ち着いた雰囲気でまとめている。

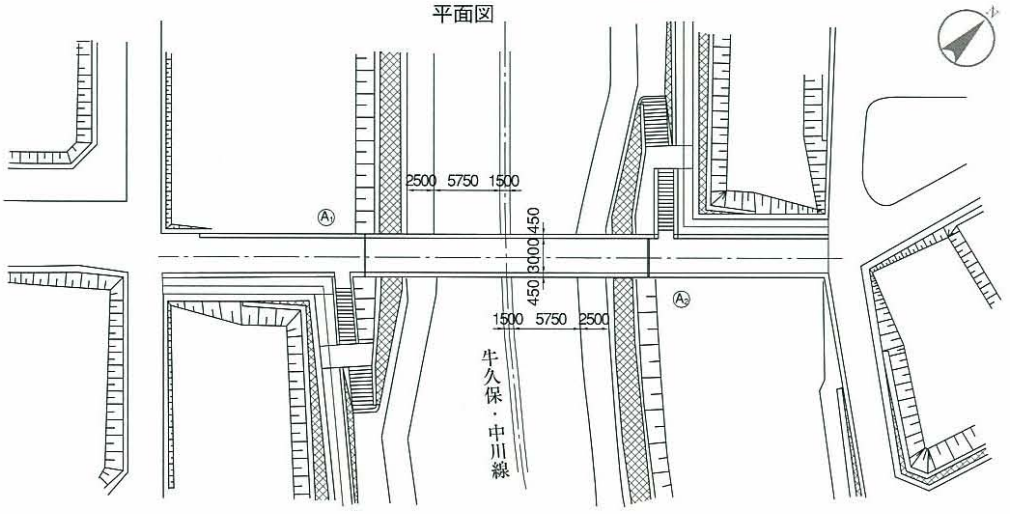
側面図



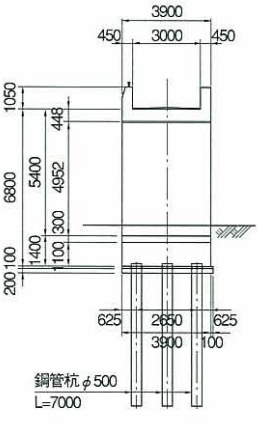
主桁断面図



平面図



A1橋台正面図



あすなろ歩道橋（ほどうきょう）

この橋は牛久保・中川線をまたぐ歩道橋である。北側は牛久保西公園を経て緑道「くさぶえのみち」に至る。南側は市立都筑小学校を経て集合住宅地に通じる。東へ行くと中山・北山田線を渡ってセンター北駅に至る。

橋の形式は、このルートの標準タイプとして設計されたPC単純U桁の下路橋である。

高欄は橋桁と一体のコンクリートの壁高欄である。トップレールにはアルミパイプを用い、塗装はダークブルーで仕上げている。

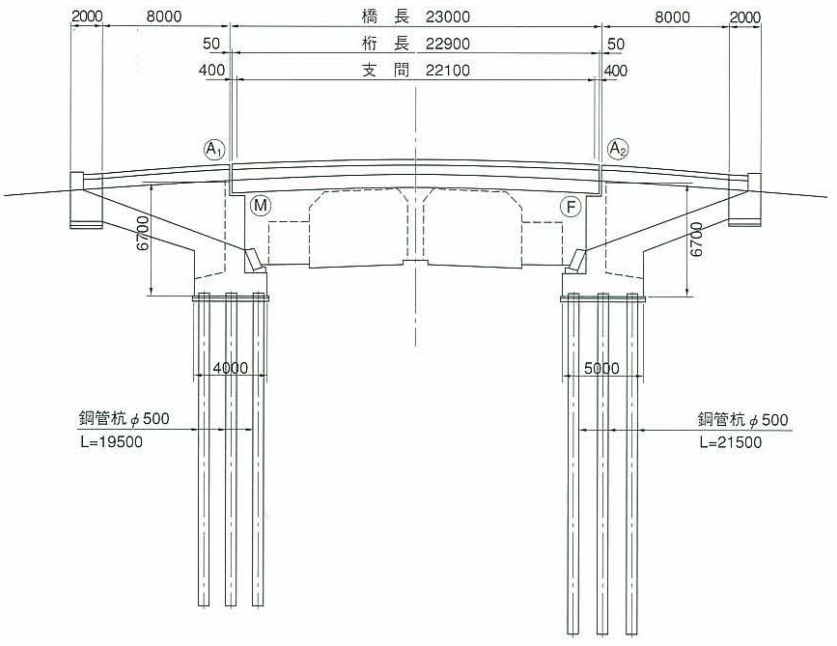
路面舗装はグレーのコンクリートブロックを基調にして、白いブロックでアクセントをつけている。

橋桁の外面につけられた水平なラインは桁高からくる圧迫感を緩和している。

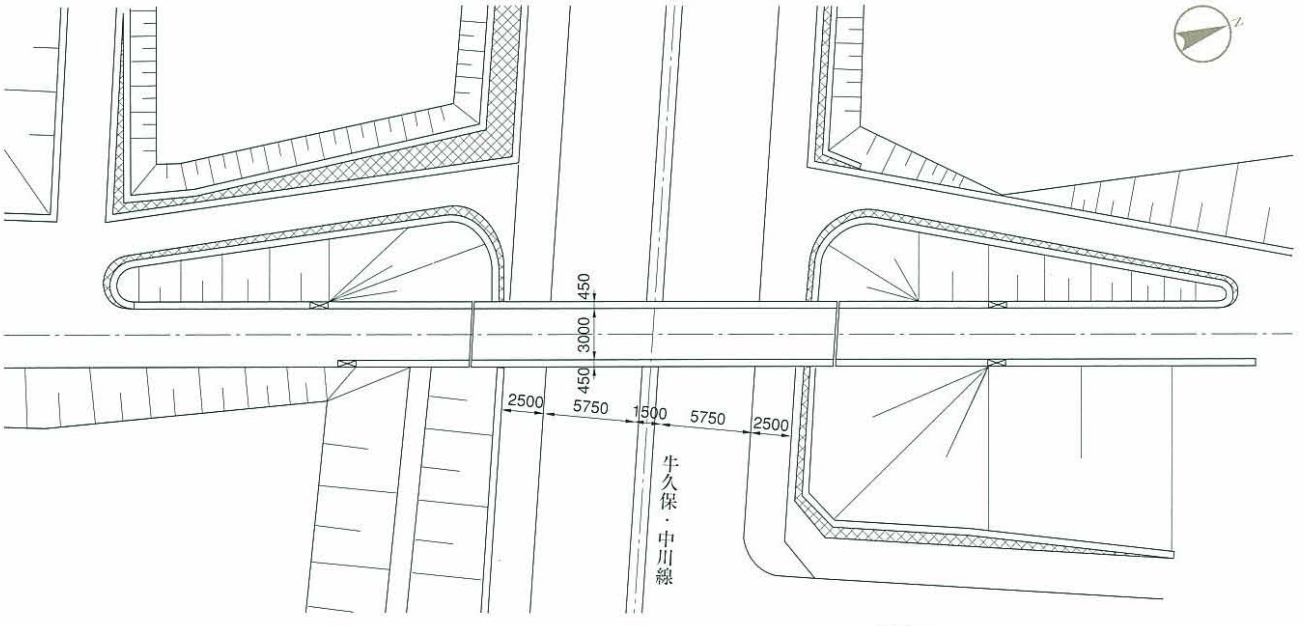
【設計概要】

- 橋名　あすなろ歩道橋(FC-9)
- 所在地　都筑区牛久保西２丁目25番
- 竣工年月　昭和63年３月
- 上部構造形式　PC単純U桁橋
- 下部構造形式　逆T式橋台
- 基礎構造形式　鋼管杭φ500×19.50～21.50
- 橋長(支間)　23.00(22.10)
- 幅員　3.00
- 設計荷重　TL-14
- 適用示方書　道路橋示方書・同解説 S53、55

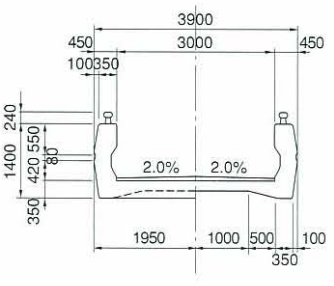
側面図



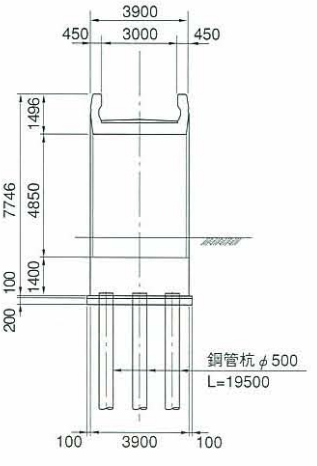
平面図



主桁断面図



A1 橋台正面図



十代歩道橋（じゅうだいほどうきょう）

この橋は日吉・元石川線をまたぐ歩道橋である。

南側は牛久保コスモス公園に通じ、北側は高等学校用地に接している。

階段、斜路は北山田バス停につながる。

橋の形式は、このルート上の標準タイプとして設計されたPC下路橋である。

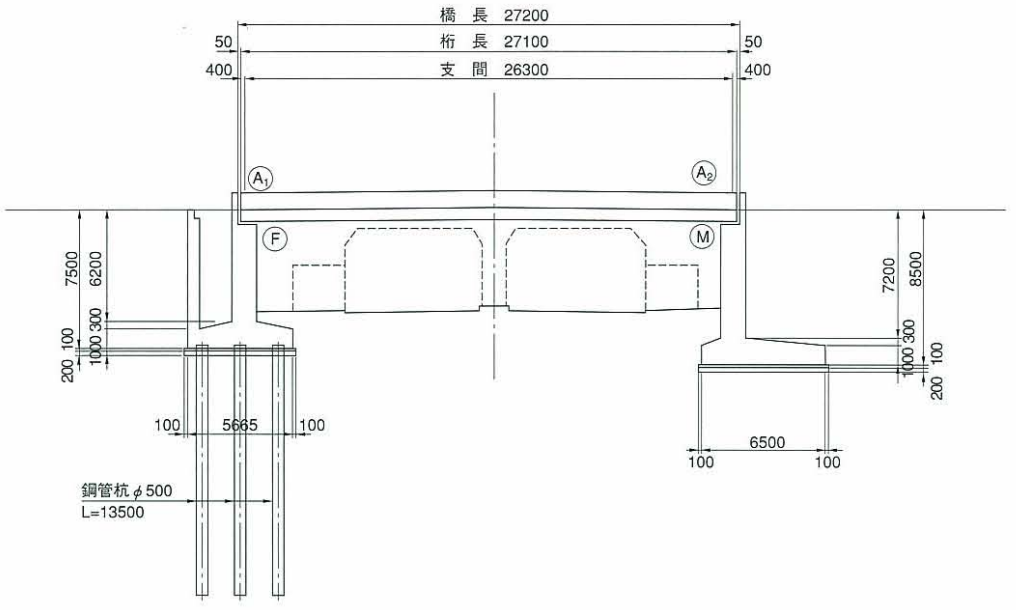
橋桁、橋面はともにルート上に架かる歩道橋と同様の仕様。

中央分離帯の緑が橋の長さからくる威圧感を軽減している。

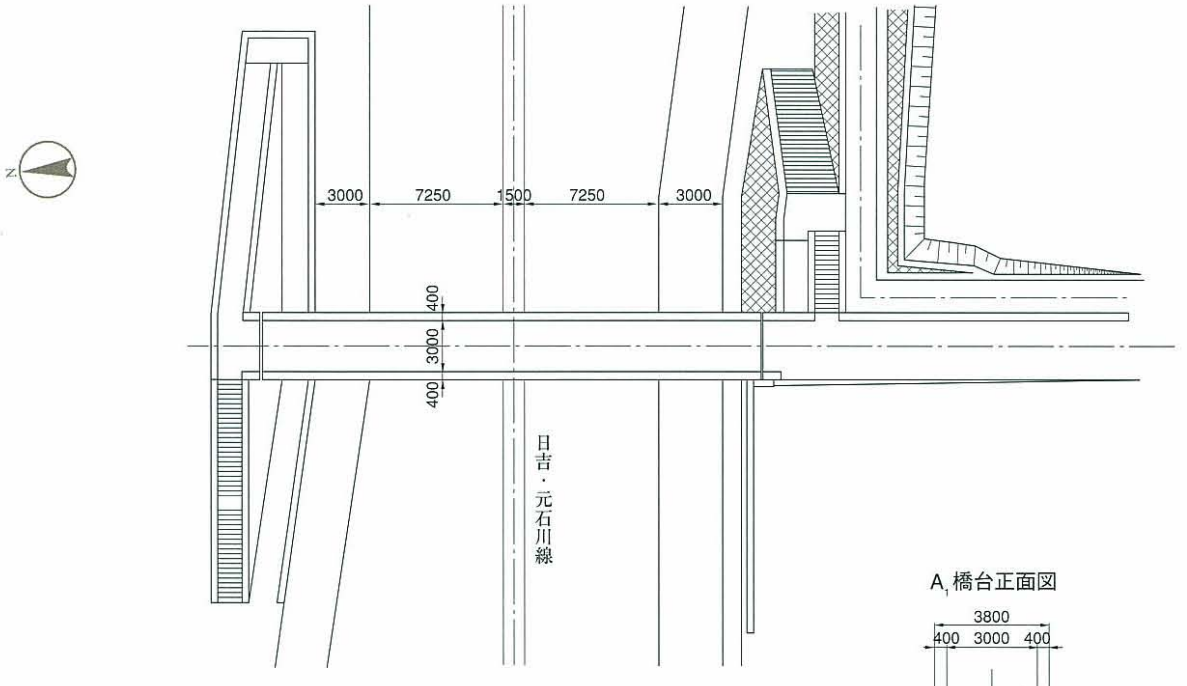
【設計概要】

- 橋名　十代歩道橋（FC-14）
- 所在地　都筑区北山田５丁目17番
- 竣工年月　平成３年１月
- 上部構造形式　PC単純U桁橋
- 下部構造形式　逆T式橋台
- 基礎構造形式　A_1鋼管杭ϕ500×13.50、A_2直接基礎
- 橋長（支間）　27.20（26.30）
- 幅員　3.00
- 設計荷重　群集荷重
- 適用示方書　道路橋示方書・同解説 S55、H2

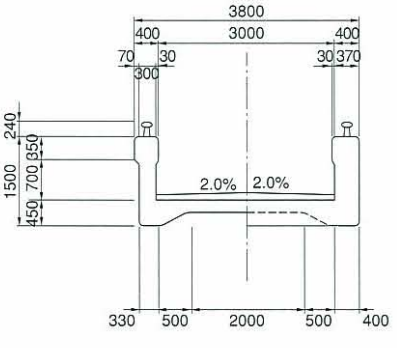
側面図



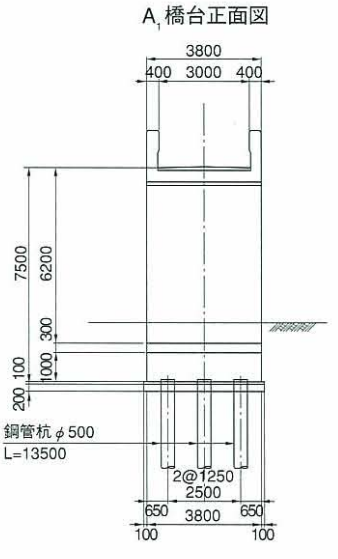
平面図



主桁断面図



A1 橋台正面図



麦笛歩道橋（むぎふえほどうきょう）

この橋は日吉・元石川線をまたぐ歩道橋である。

橋の東側には道路橋の稲穂橋が並んで架かっている。

南側は小学校、中学校用地を経て、緑道「くさぶえのみち」に通じる。

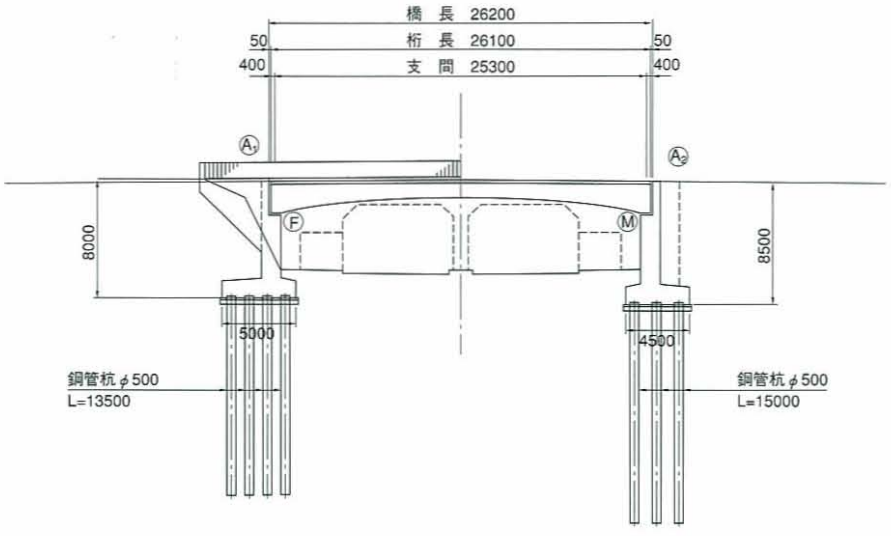
北側は高等学校用地から、北山田小学校を経て、かくれんぼ公園へと通じ、子供たちが日々行き交う道である。

橋の形式は稲穂橋と同じPC単純中空床版橋とした。

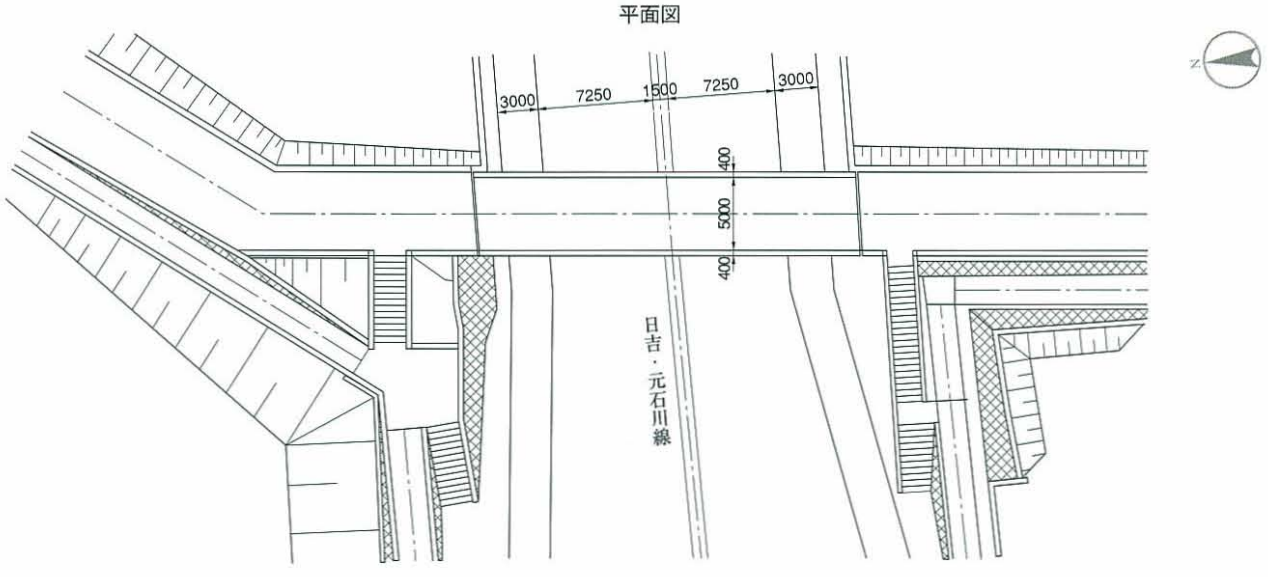
【設計概要】

- 橋名　麦笛歩道橋（FC-22）
- 所在地　都筑区北山田５丁目13番
- 竣工年月　平成１年12月
- 上部構造形式　PC単純中空床版橋
- 下部構造形式　逆Ｔ式橋台
- 基礎構造形式　鋼管杭φ500×13.00～15.00
- 橋長（支間）　26.20（25.30）
- 幅員　5.00
- 設計荷重　TL-14
- 適用示方書　道路橋示方書・同解説　S53、55

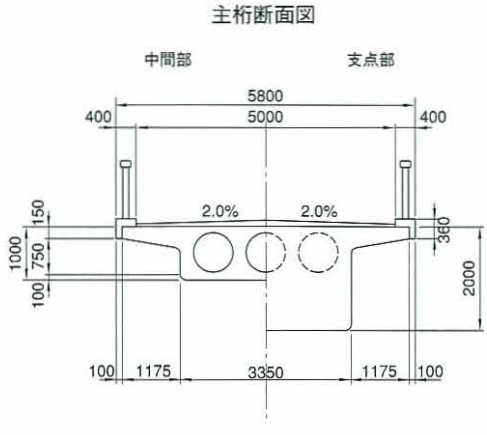
側面図



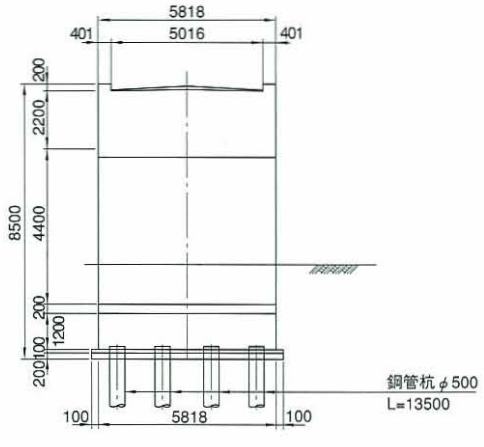
平面図



主桁断面図



A1橋台正面図



絹風歩道橋（きぬかぜほどうきょう）

この橋は佐江戸・北山田線をまたぐ歩道橋である。

東側は北山田しゃぼんだま公園、神無公園に至り、西側はじゃんけん公園に通ずる。

橋の形式は、この地区の標準タイプとして設計されたPC単純U桁の下路橋とした。

橋長が長いので、主桁断面はウェブを細くすることにより重量を軽減するとともに、テーパーのつくる陰影が橋を印象的なものにしている。

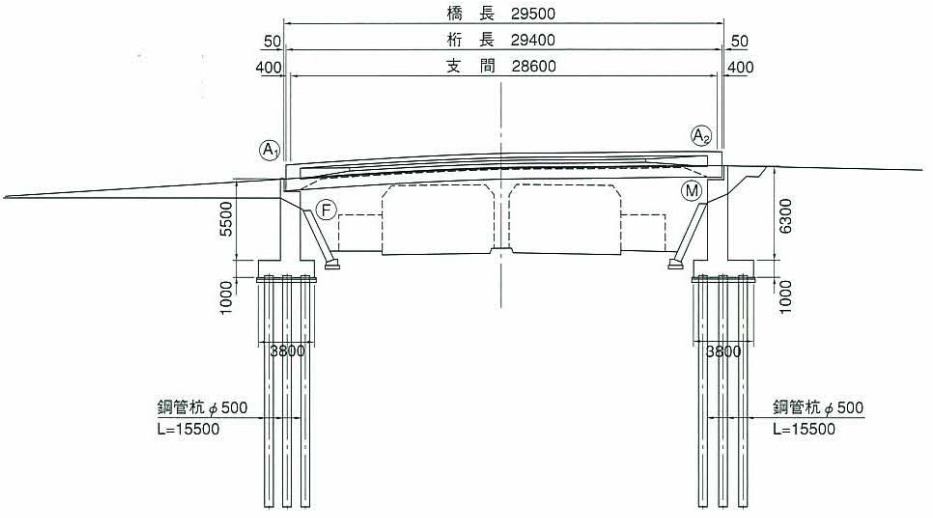
橋桁のコンクリート壁が高欄の役目を担い、トップレールの鋼製パイプはオレンジ色に仕上げた。親柱はコンクリートの打ち放しとし、橋面舗装にはコンクリート平板を採用している。

階段と斜路の法面を保護しているコンクリートブロック積みは、橋台正面まで連続させ、橋の印象を和らげている。

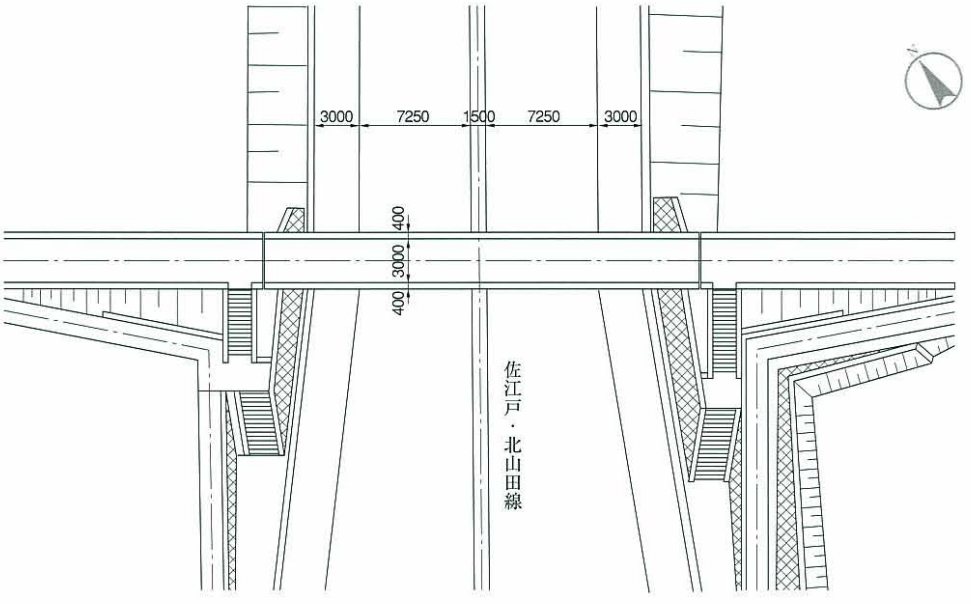
【設計概要】

- 橋名　絹風歩道橋（FC-23）
- 所在地　都筑区北山田４丁目21番
- 竣工年月　平成１年11月
- 上部構造形式　PC単純U桁橋
- 下部構造形式　逆T式橋台
- 基礎構造形式　鋼管杭φ500×15.50
- 橋長（支間）　29.50（28.60）
- 幅員　3.00
- 設計荷重　群集荷重
- 適用示方書　道路橋示方書・同解説　S53、55

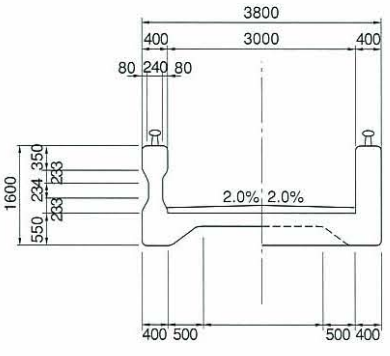
側面図



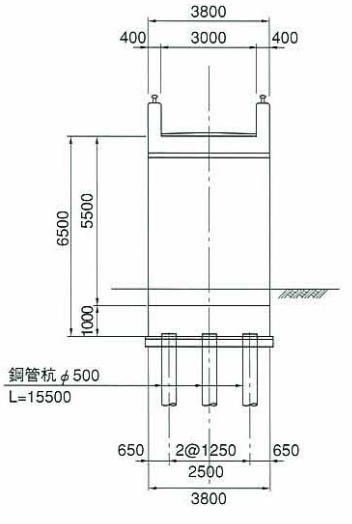
平面図



主桁断面図



A1 橋台正面図

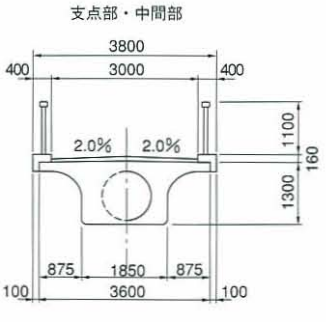


下小山歩道橋（しもこやまほどうきょう）

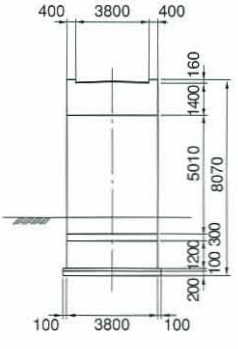
この橋は中山・北山田線をまたぎ、近隣５号公園の入口となる歩道橋である。

桁下空間に余裕があるので、PC単純中空床版の上路橋とした。桁の張り出し部には曲面を設け、やわらかさを出している。高欄はアルミパイプのシンプルなデザインで、親柱は鋳鉄製の端ポストを用いている。舗装はコンクリートブロックである。

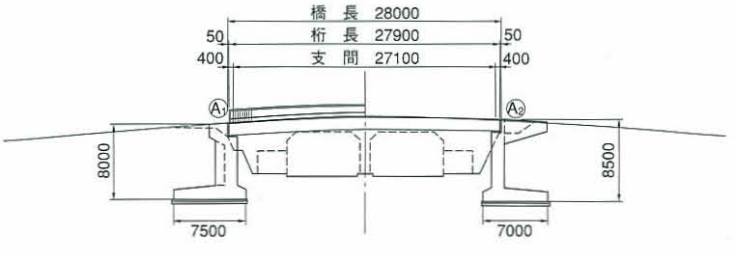
主桁断面図



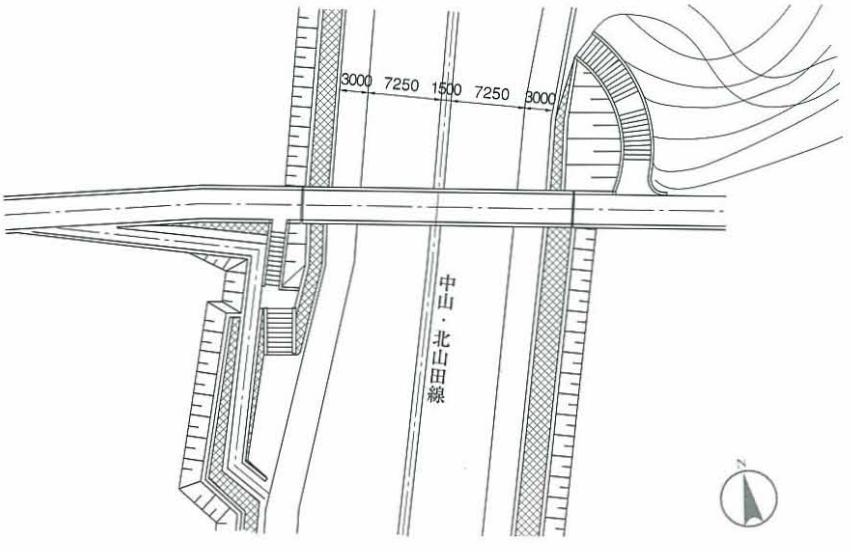
A1橋台正面図



側面図



平面図



【設計概要】

- ●橋名　下小山歩道橋（FC-15）
- ●所在地　都筑区牛久保西３丁目９番
- ●竣工年月　昭和63年３月
- ●上部構造形式　PC単純中空床版橋
- ●下部構造形式　逆T式橋台
- ●基礎構造形式　直接基礎
- ●橋長（支間）　28.00（27.10）
- ●幅員　3.00
- ●設計荷重　群集荷重
- ●適用示方書　道路橋示方書・同解説　S53、55

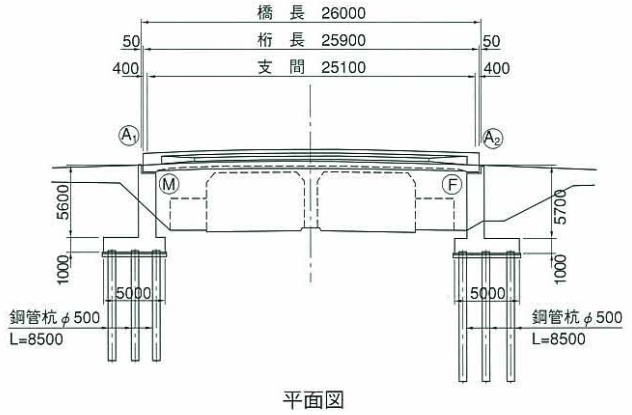
明日美歩道橋（あすみほどうきょう）

この橋は佐江戸・北山田線をまたぐ歩道橋である。橋の東側はしゃぼんだま公園や神無公園に通じ、西側は緑道「くさぶえのみち」に出る。

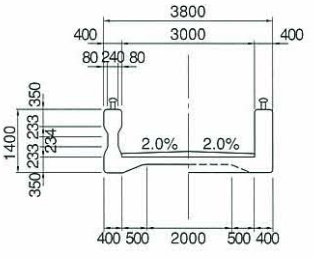
橋の形式は、このルートの標準タイプとして設計されたPC単純U桁の下路橋とした。

高欄のトップレールにはアルミパイプを用い、塗装はオレンジ色で仕上げてある。

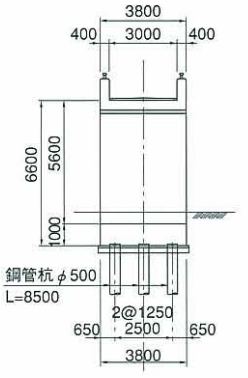
側面図



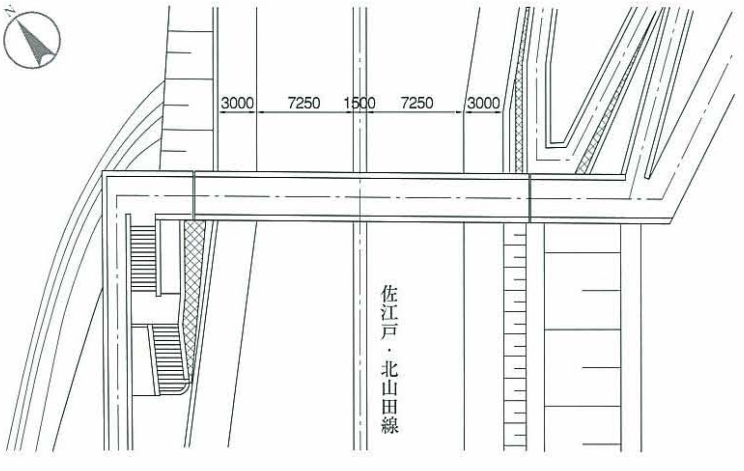
主桁断面図



A1 橋台正面図



平面図



【設計概要】

- 橋名　明日美歩道橋（FC-24）
- 所在地　都筑区北山田４丁目25番
- 竣工年月　平成１年11月
- 上部構造形式　PC単純U桁橋
- 下部構造形式　逆T式橋台
- 基礎構造形式　鋼管杭φ500×8.50～10.00
- 橋長（支間）　26.00（25.10）
- 幅員　3.00
- 設計荷重　群集荷重
- 適用示方書　道路橋示方書・同解説 S53、55

請地歩道橋（うけぢほどうきょう）

この橋は牛久保・中川線をまたぐ歩道橋である。橋の北側は近隣３号公園に至り、南側は小・中学校に通じ、近傍にはひめりんご公園やさくらんぼ公園がある。階段および斜路は、牛久保東バス停に接続している。

橋の形式は、この地区の標準タイプとして設計されたPC単純U桁の下路橋とした。

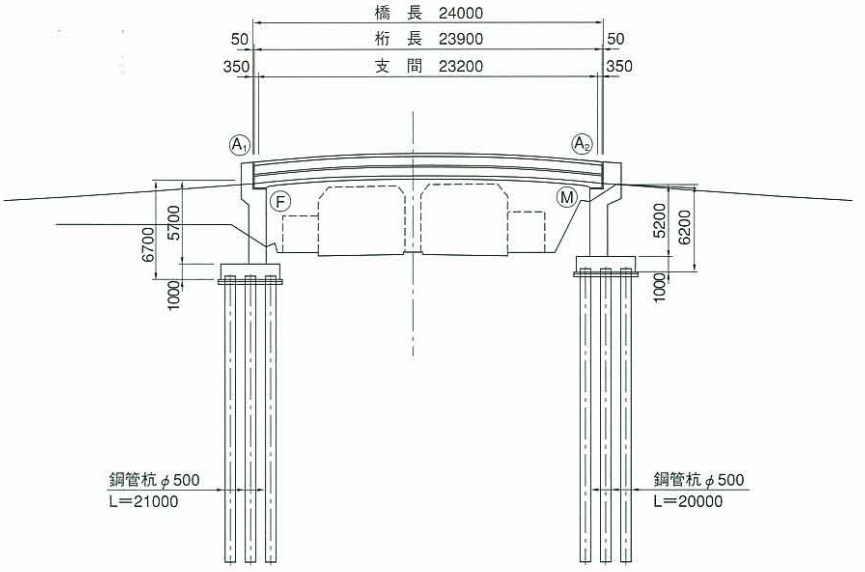
橋桁のコンクリート壁が高欄を兼ね、トップレールにはアルミパイプを用い、赤で塗装されている。

橋面舗装には斜路と同じコンクリート平板を用いている。

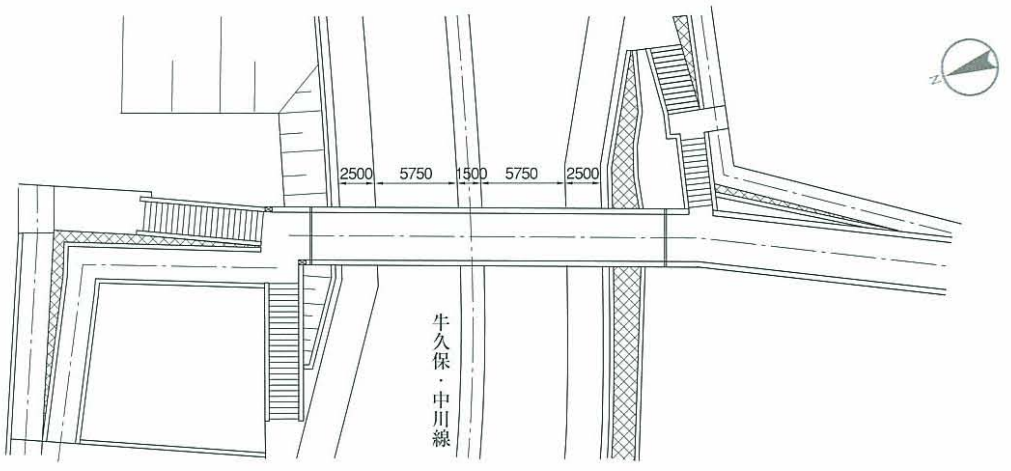
【設計概要】

- 橋名　請地歩道橋(FC-25)
- 所在地　都筑区牛久保東１丁目21番
- 竣工年月　平成４年７月
- 上部構造形式　PC単純U桁橋
- 下部構造形式　逆T式橋台
- 基礎構造形式　鋼管杭φ500×20.00～21.00
- 橋長(支間)　24.00(23.20)
- 幅員　3.00
- 設計荷重　群集荷重
- 適用示方書　道路橋示方書・同解説 S53、55

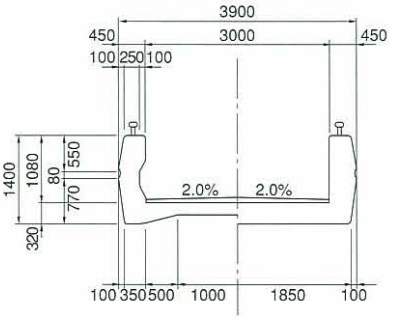
側面図



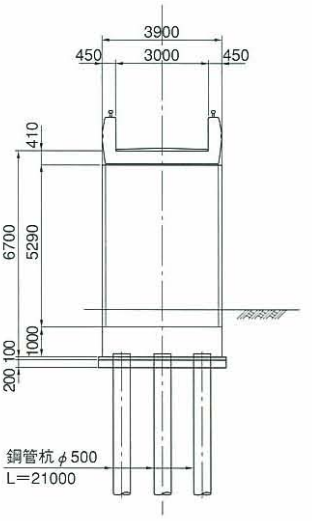
平面図



主桁断面図



A1橋台正面図



幸逢歩道橋（さちあいほどうきょう）

この橋は、北山田センター地区を周回する区画道路をまたぐ歩道橋である。橋の西側には緑道「ふじやとのみち」があり、緑道は神無公園に続いている。南側は集合住宅地を抜け、小・中学校に至る。北側は北山田センター地区とつながっている。

跨道部は桁高がとれるので、橋の形式をPC単純中空床版の上路橋とした。北山田センター地区へはループ橋の斜路と階段で連絡している。ループ橋は4本の柱と剛結されたラーメン構造である。

橋は北山田センターの橋梁・デッキ群としてトータルデザインがなされた。桁下面に取り入れた傾斜が橋下での圧迫感を和らげ、軽快な感じを与えている。

下から見上げたループとそれを支える円柱の創り出す力強いシルエットは、躍動感を表現している。

高欄は細いパイプの縦桟と太いトップレールを用いたシンプルなデザインとし、束柱にはフットライトを設置してある。

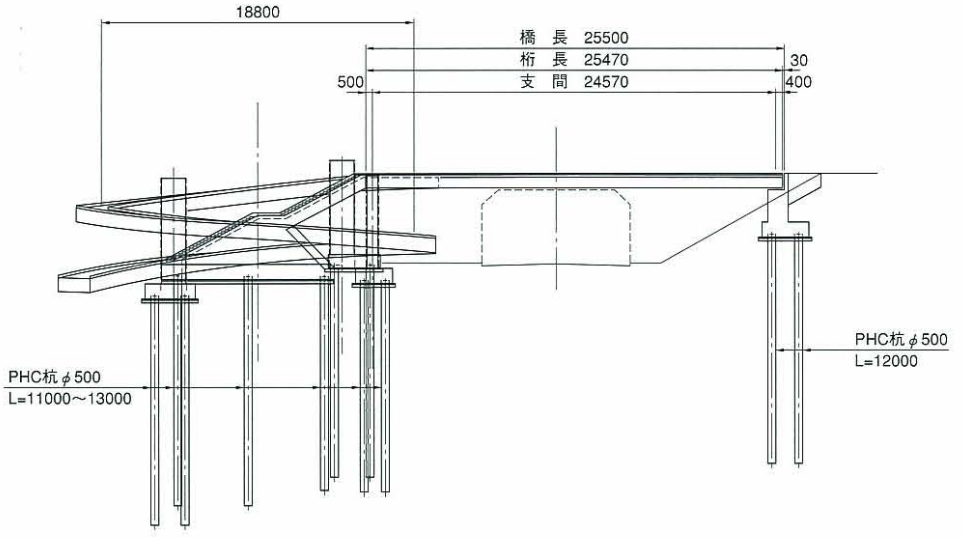
路面舗装は橋面、斜路および階段ともにコンクリートブロックを使用した。

シンプルな橋梁部と力強く躍動感のある斜路が生み出すモダンな姿は、北山田センター地区にあって印象的である。

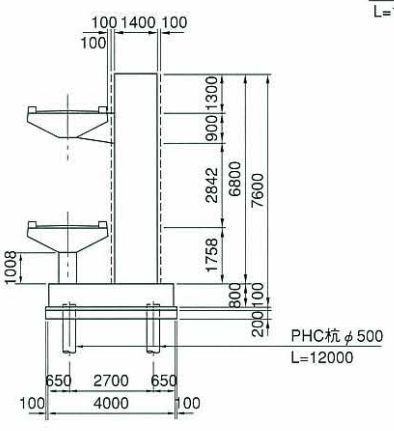
【設計概要】

- 橋名　幸逢歩道橋（FC-26）
- 所在地　都筑区北山田2丁目2番
- 竣工年月　平成8年3月
- 上部構造形式　PC単純中空床版橋
- 下部構造形式　逆T式橋台、柱式橋脚
- 基礎構造形式　PHC杭φ500×11.00～13.00
- 橋長（支間）　25.50（24.57）
- 幅員　4.00
- 設計荷重　群集荷重
- 適用示方書　道路橋示方書・同解説 H2、6

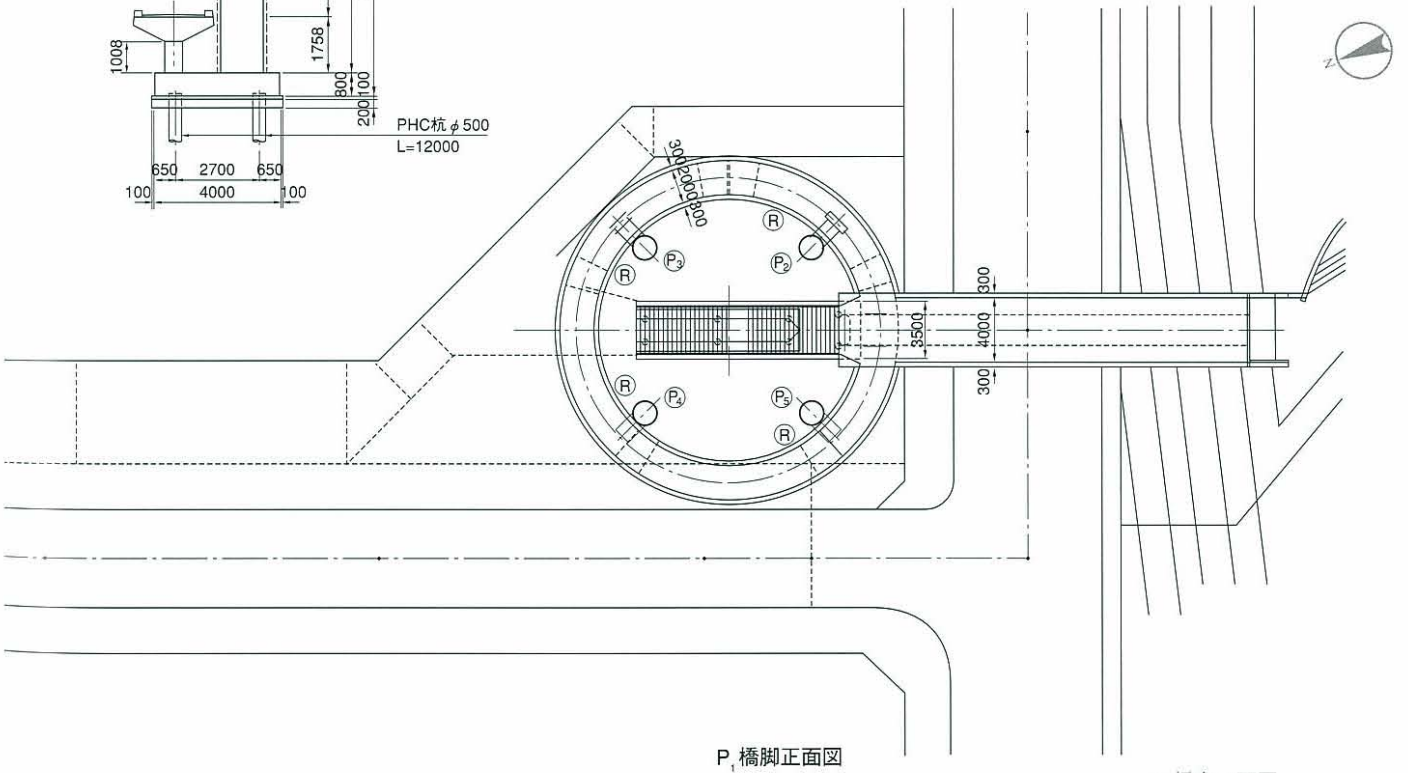
側面図



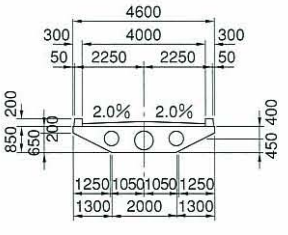
斜路断面図



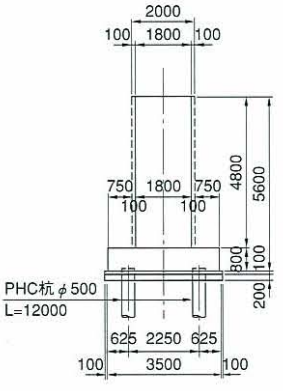
平面図



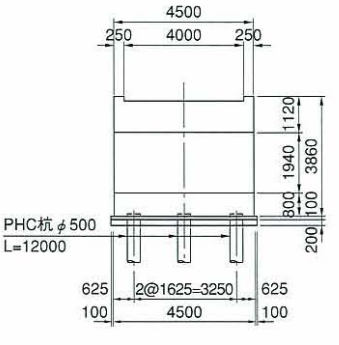
主桁断面図



P1 橋脚正面図



A1 橋台正面図



山田大塚歩道橋（やまだおおつかほどうきょう）

この橋は都市計画道路K－4をまたぐ歩道橋である。

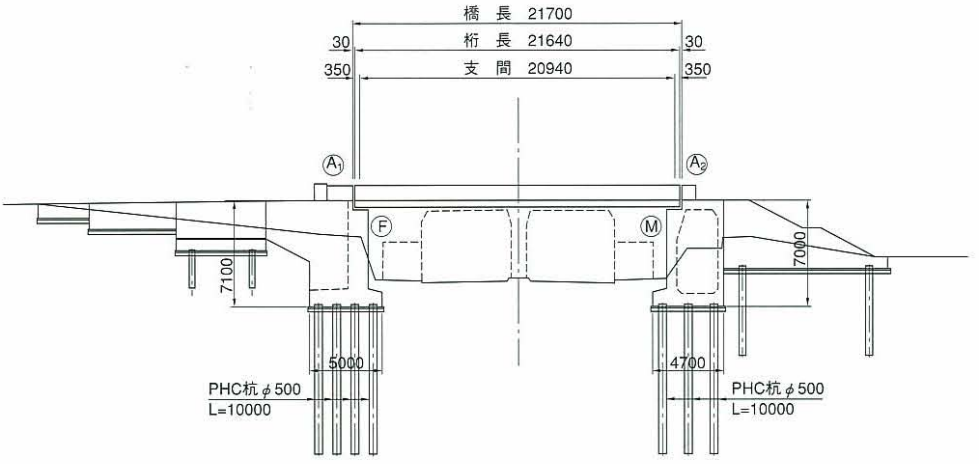
橋の北側は集合住宅街を経て地区外に通じ、南側はあおぞら公園と小学校用地を抜け、集合運動場へと通じている。

橋の形式は、この地区の標準タイプとして設計されたPC単純U桁の下路橋である。高欄、親柱はコンクリートの打ち放しで、トップレールには鮮やかなオレンジ色に塗装されたアルミのパイプが取り付けられている。階段、アプローチおよび橋面には比較的大きなコンクリートブロックが敷きつめられている。

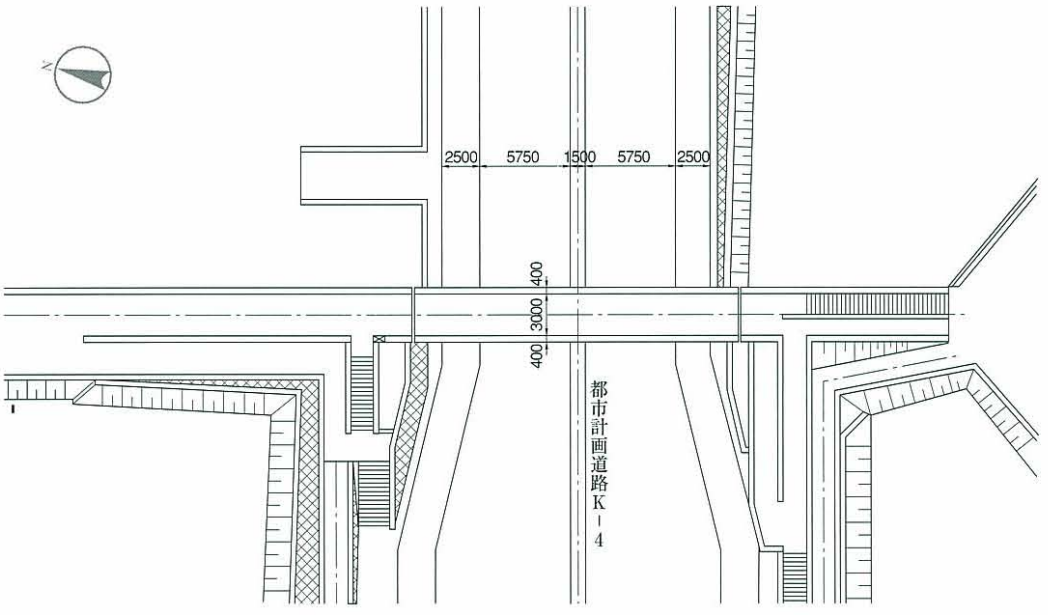
【設計概要】

- 橋名　山田大塚歩道橋(FC-28)
- 所在地　都筑区北山田６丁目51番
- 竣工年月　平成４年２月
- 上部構造形式　PC単純U桁橋
- 下部構造形式　逆T式橋台、箱式橋台
- 基礎構造形式　PHC φ 500 × 10.00
- 橋長(支間)　21.70(20.94)
- 幅員　3.00
- 設計荷重　群集荷重
- 適用示方書　道路橋示方書・同解説 S53、55

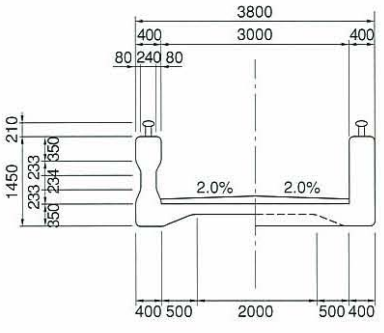
側面図



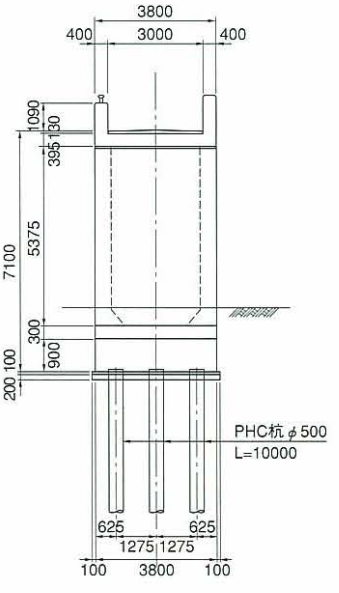
平面図



主桁断面図



A1 橋台正面図



みなみやまたほどうきょう 南山田歩道橋

この橋は牛久保・中川線をまたぐ歩道橋である。橋の北側は南山田ぼうけん公園を経て小・中学校用地に至る。南側は戸建て住宅を経て、緑道「ふじやとのみち」に至る。

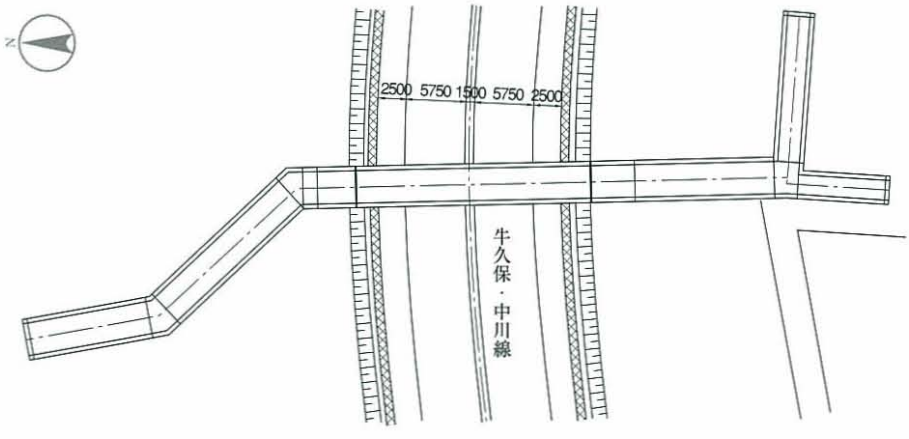
橋の形式はこのルートの標準タイプとして設計されたPC単純U桁の下路橋である。

高欄は桁と一体のコンクリート壁である。トップレールにはアルミ製のパイプを用い、鮮やかな赤で塗装されている。

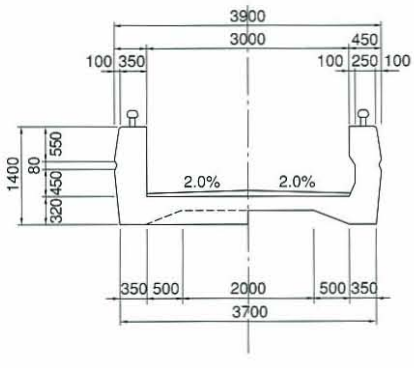
【設計概要】

- 橋名　南山田歩道橋(FC-27)
- 所在地　都筑区南山田２丁目12番
- 竣工年月　平成４年７月
- 上部構造形式　PC単純U桁橋
- 下部構造形式　逆T式橋台
- 基礎構造形式　直接基礎
- 橋長(支間)　23.50(22.70)
- 幅員　3.00
- 設計荷重　群集荷重
- 適用示方書　道路橋示方書・同解説 S55、H2

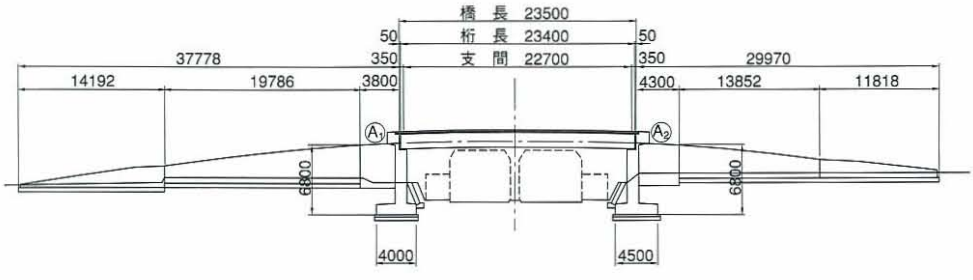
平面図



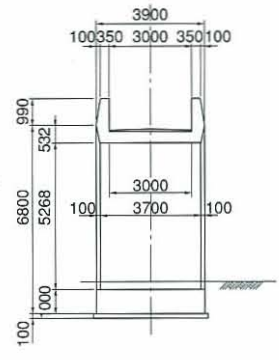
主桁断面図



側面図



A1橋台正面図



富士塚歩道橋（ふじつかほどうきょう）

この橋は緑道「ふじやとのみち」と、それに沿って走る区画道路をまたぐ歩道橋である。橋の北側は山田富士公園の入口となり、南側は北山田地区センターに至る。

橋の形式は、谷の中央部にV脚をもったPC２径間連続ラーメン橋であり、桁高がとれるので端径間が中空床版、中央径間が箱桁の上路橋とした。平面形状は、駅前広場に集まる動線をスムースにするため、ゆるやかな円弧を描いている。

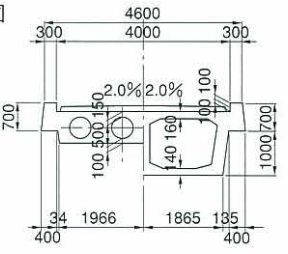
高欄はアルミパイプのシンプルなタイプを採用した。

橋面およびアプローチの舗装にはコンクリートブロックを敷きつめている。

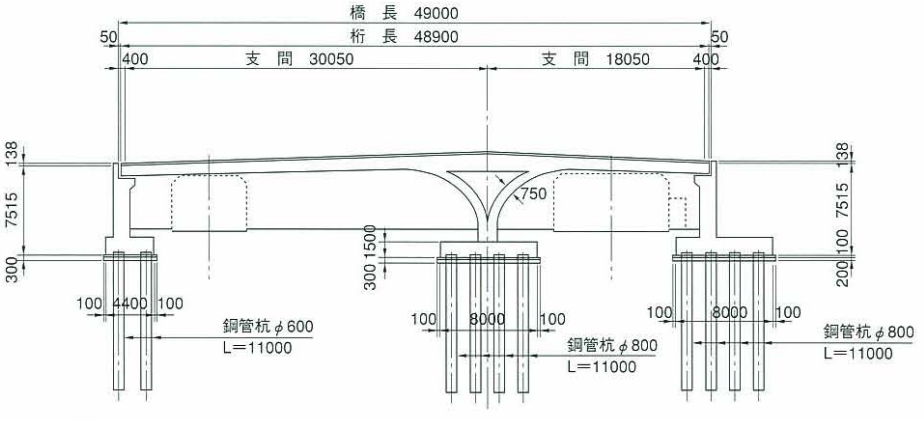
【設計概要】

- 橋名　富士塚歩道橋（FC-29）
- 所在地　都筑区北山田７丁目３番
- 竣工年月　平成８年７月
- 上部構造形式　PC2径間連続V脚ラーメン橋
- 下部構造形式　逆T式橋台、ラーメン橋脚
- 基礎構造形式　鋼管杭 ϕ 800 × 11.00
- 橋長（支間）　49.00（30.05 + 18.05）
- 幅員　4.00
- 設計荷重　群集荷重
- 適用示方書　道路橋示方書・同解説 S55、H2

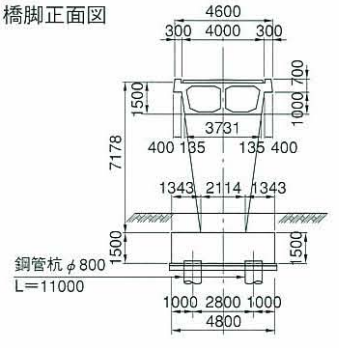
主桁断面図



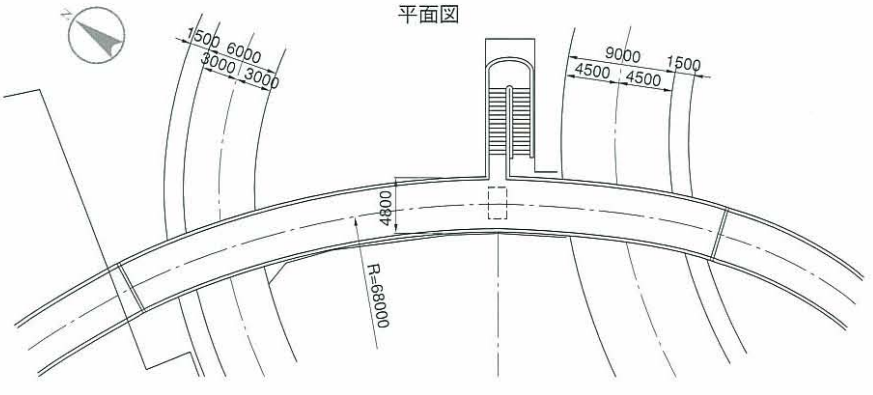
側面図



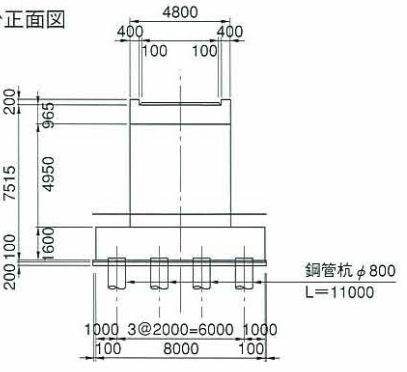
P_1 橋脚正面図



平面図



A_1 橋台正面図



人逢歩道橋（ひとあいほどうきょう）

この橋は日吉・元石川線と駅前センターゾーンの幹線歩行者専用道路の交差部に架かる長大な歩道橋である。

歩道橋は日吉・元石川線を中心として南側、東側の駅前センターゾーン道路をまたぐ３つの跨道橋で構成されている。それぞれの跨道橋はデッキで結ばれ、階段およびスロープで路面に接している。

メインとなる日吉・元石川跨道橋の形式は桁高を最小限に抑えるために鋼床版箱桁断面とし、三角の斜材と吊材から構成されるローゼ桁橋である。

アプローチのデッキの形式はRCの２～４の連続ラーメン中空床版橋であり、耐震性に優れている構造を採用している。

橋上にある山型の主構はセンターゾーンのシンボルとなっている。

地覆の外に開いたテーパー面と桁側面の丸みとの陰影が創り出すコントラストが、構造全体の軽快さを演出している。

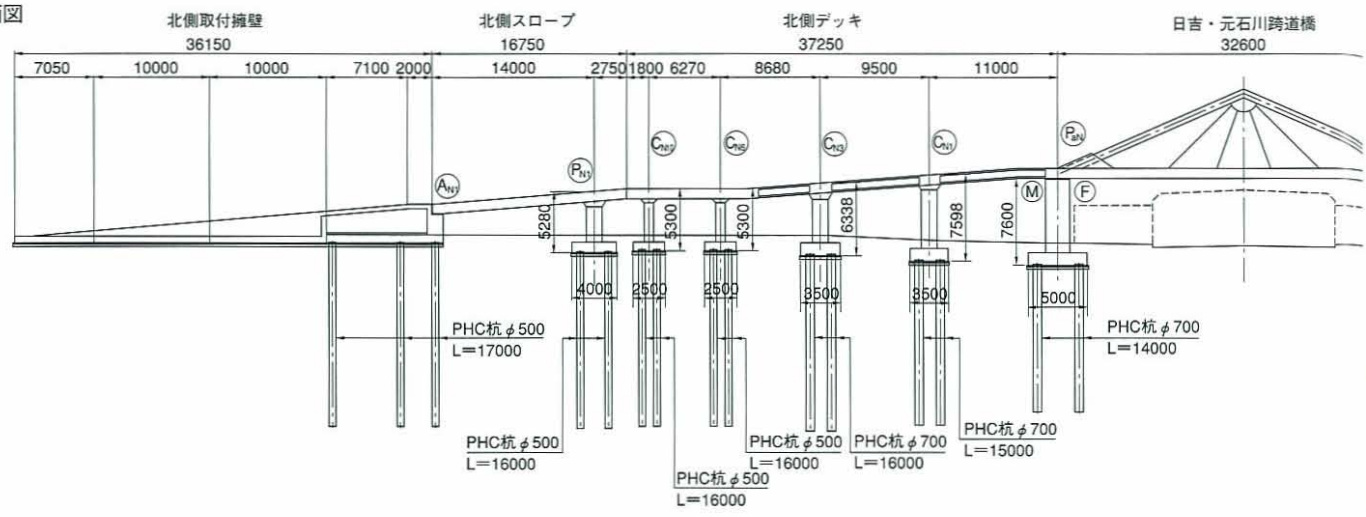
丸柱、角柱、階段スロープの腰壁の仕上げは磁器質タイル張りとし、高欄は２本の鋳鉄による束柱上に太い鋼パイプを載せ、橋上空間の両側を引き締めている。ともに駅前センターゾーンの近代的な感じを表現している。

照明は束柱に埋め込まれたフットライトを採用。橋面、階段、スロープなどの舗装は、茶系のコンクリートブロックを用い、色調、並べ方などに変化をつけ、親しみやすい空間を創りだしている。

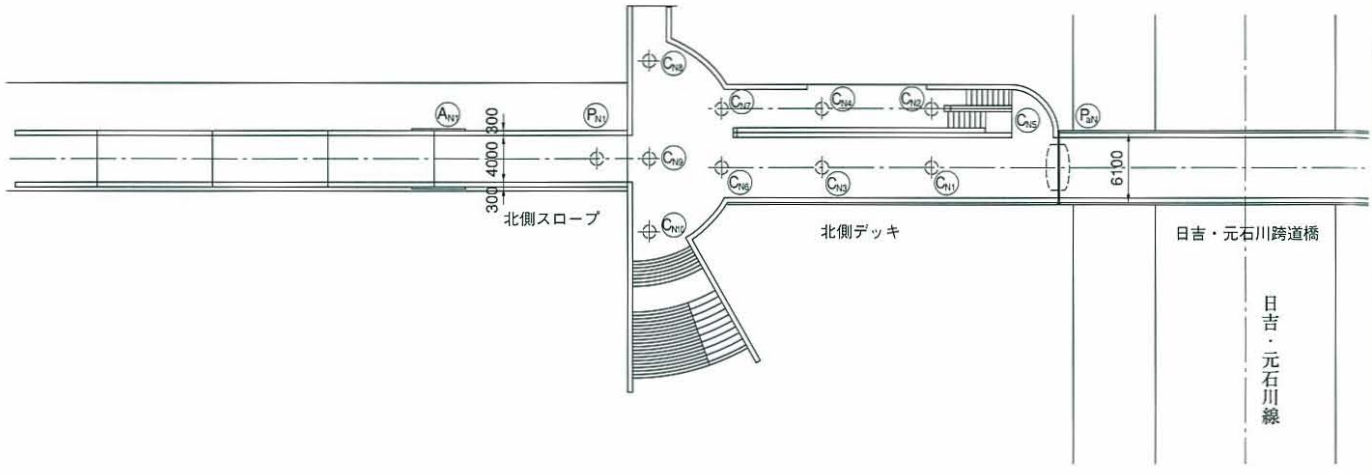
【設計概要】

- ●橋名　人逢歩道橋（FC-31）
- ●所在地　都筑区北山田１丁目11番
- ●竣工年月　平成８年４月
- ●設計荷重　群集荷重
- ●適用示方書　道路橋示方書・同解説　H2、6

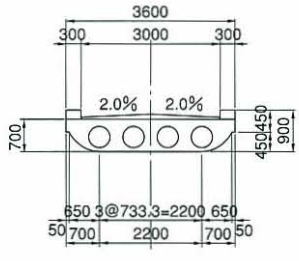
北側側面図



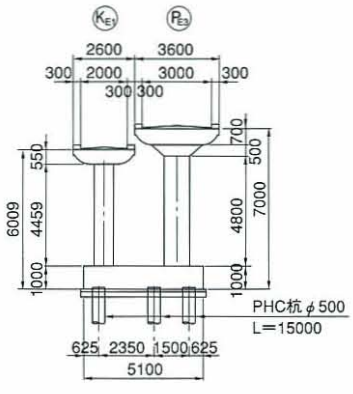
北側平面図



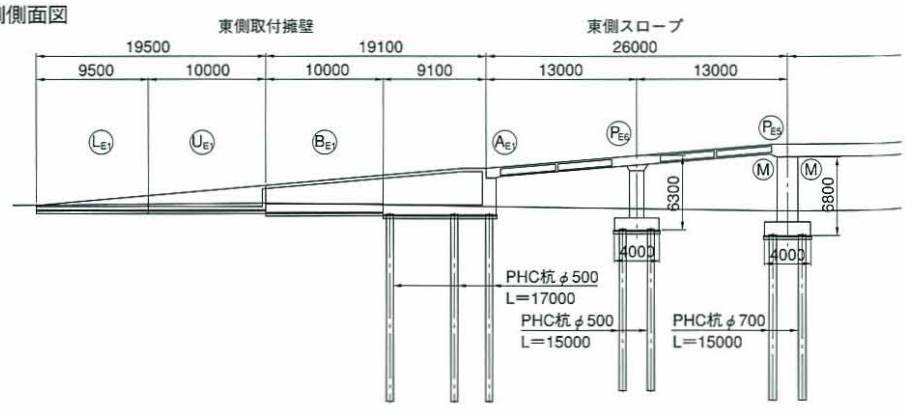
東側主桁断面図



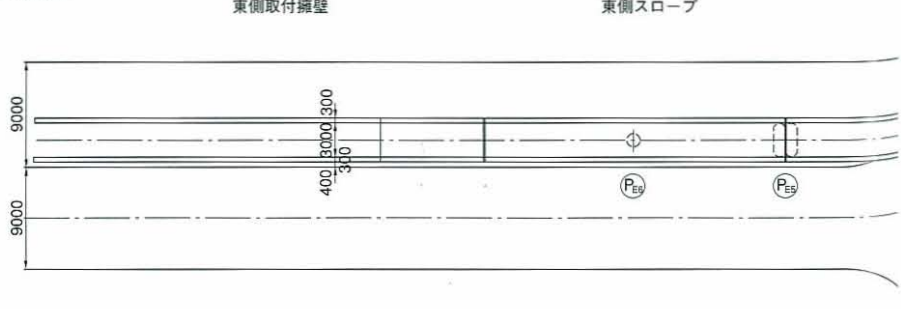
K_{E1}、P_{E3}橋脚正面図

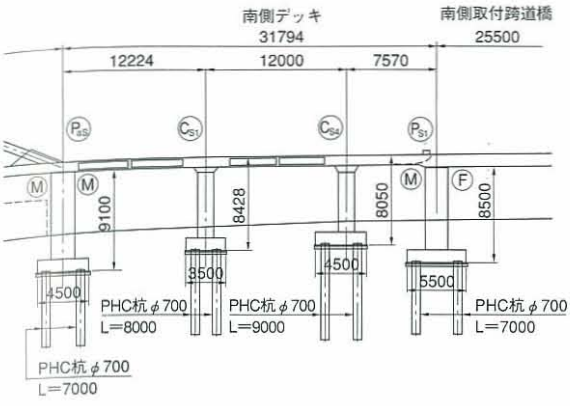


東側側面図

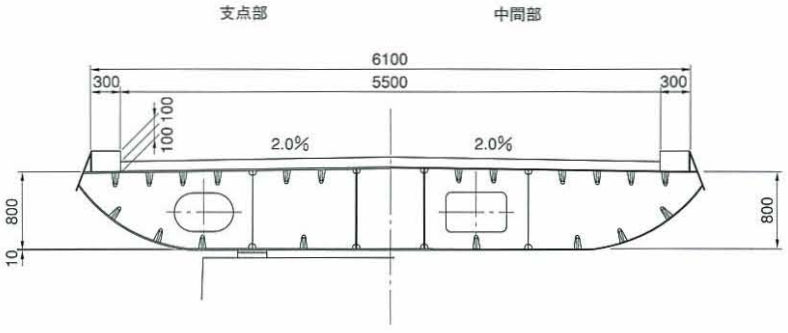


東側平面図

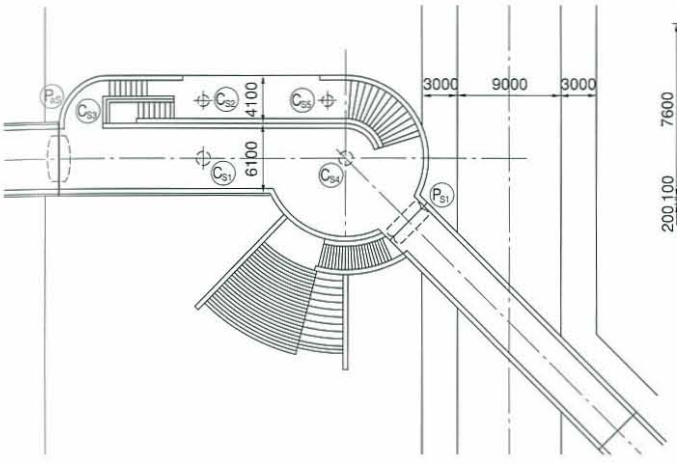


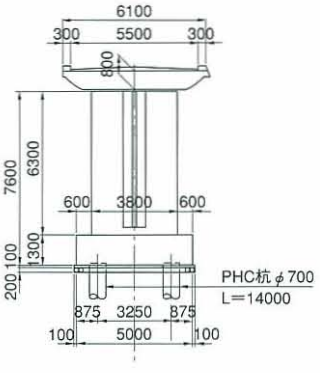


北側主桁断面図



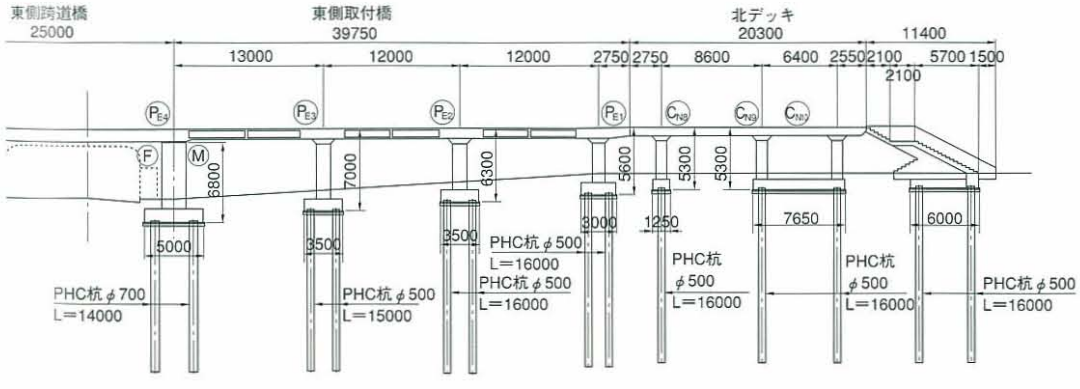
P_{aN} 橋脚正面図

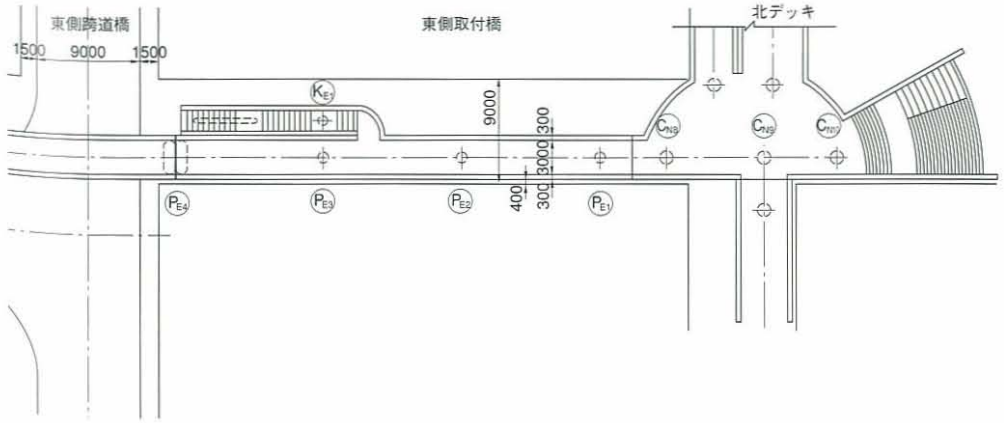




【設計概要・北側】

- 上部構造形式　RC 1 径間連続ラーメン中空床版橋
  RC 4 径間連続ラーメン中空床版橋
  鋼単純ローゼ鋼床版箱桁橋
  RC 3 径間連続ラーメン中空床版橋
- 下部構造形式　柱式橋脚
- 基礎構造形式　PHC 杭 ϕ 500 × 16.00、
  ϕ 700 × 7.00 ～ 16.00
- 橋長（支間）　118.39
  (14.00)(6.27+8.68+9.50+11.00)
  (32.60)(12.22 + 12.00 + 7.5)
- 幅員　5.50

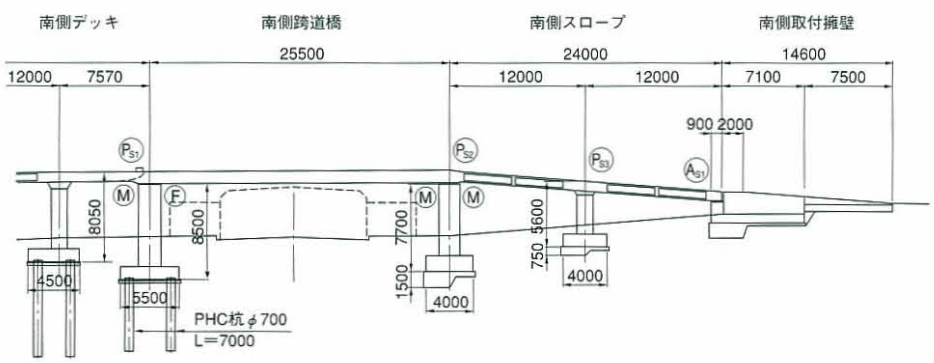




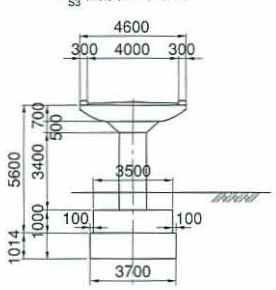
【設計概要・東側】

- 上部構造形式　RC 2 径間連続ラーメン中空床版橋
  PC 単純中空床版橋
  RC 3 径間連続ラーメン中空床版橋
  RC 2 径間連続ラーメン中空床版橋
- 下部構造形式　柱式橋脚
- 基礎構造形式　PHC 杭 ϕ 500 × 15.00 ～ 16.00、
  ϕ 700 × 14.00 ～ 15.00
- 橋長（支間）　111.05(13.00 + 13.00)(25.00)
  (13.00+12.00+12.00)(8.60 + 6.40)
- 幅員　3.00

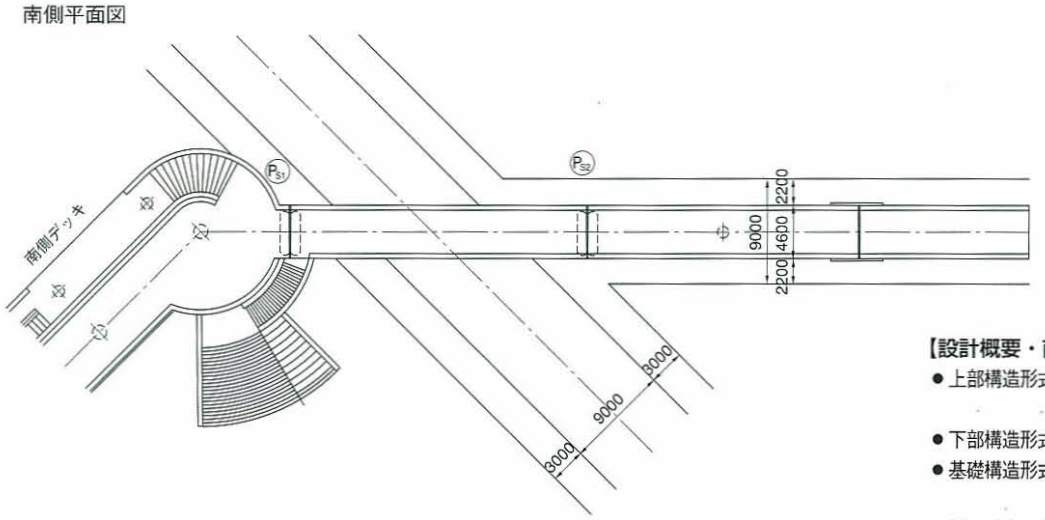
南側側面図



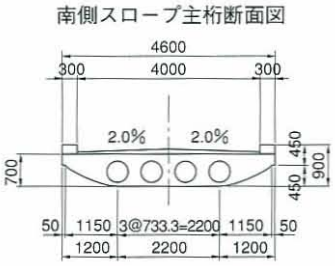
P_{S3}橋脚正面図



南側平面図



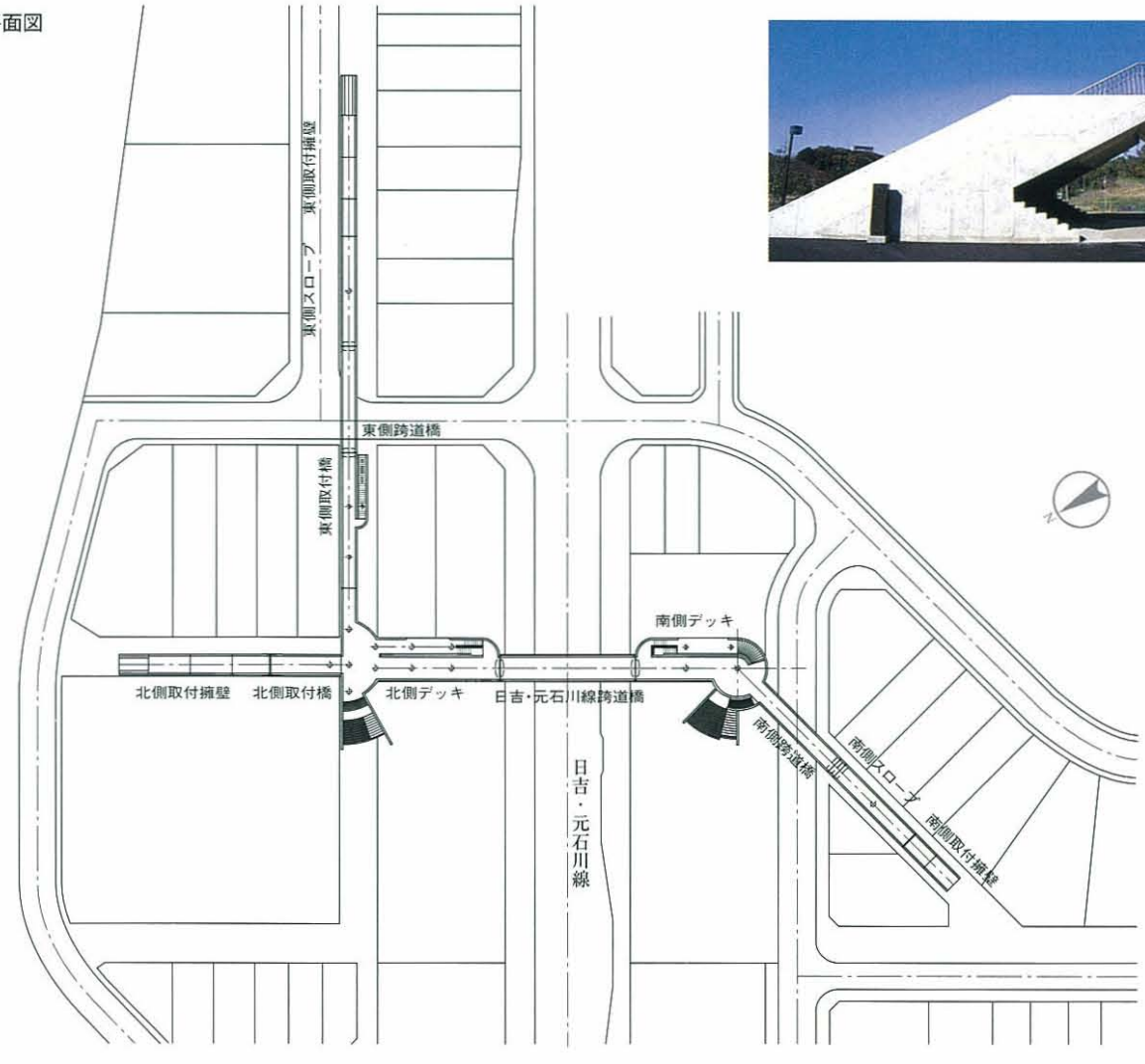
南側スロープ主桁断面図

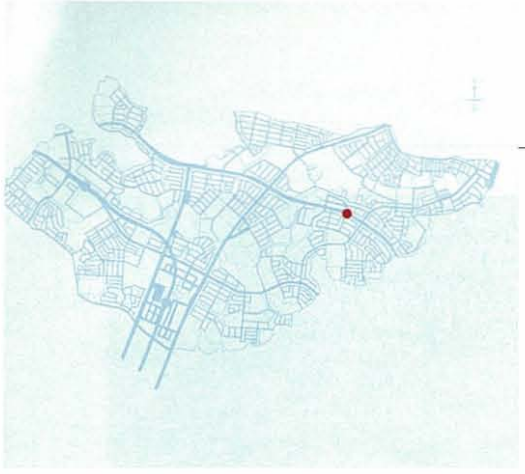


【設計概要・南側】

- 上部構造形式　PC単純中空床版橋
  RC２径間連続ラーメン中空床版橋
- 下部構造形式　柱式橋脚
- 基礎構造形式　直接基礎、
  PHC杭φ700×7.00
- 橋長（支間）　49.50（25.00）（12.00+12.00）
- 幅員　4.00

全体平面図


東側スロープ
東側取付擁壁
東側跨道橋
東側取付橋
南側デッキ
北側取付擁壁
北側取付橋
北側デッキ
日吉・元石川線跨道橋
南側跨道橋
南側スロープ
南側取付擁壁
日吉・元石川線



北山田歩道橋（きたやまだほどうきょう）

この橋は日吉・元石川線をまたぐ歩道橋である。

南側は戸建て住宅街を通り、近隣２号公園に通じる。

北側は緑道「ふじやとのみち」につながり、階段斜路はセンター前バス停に通じている。

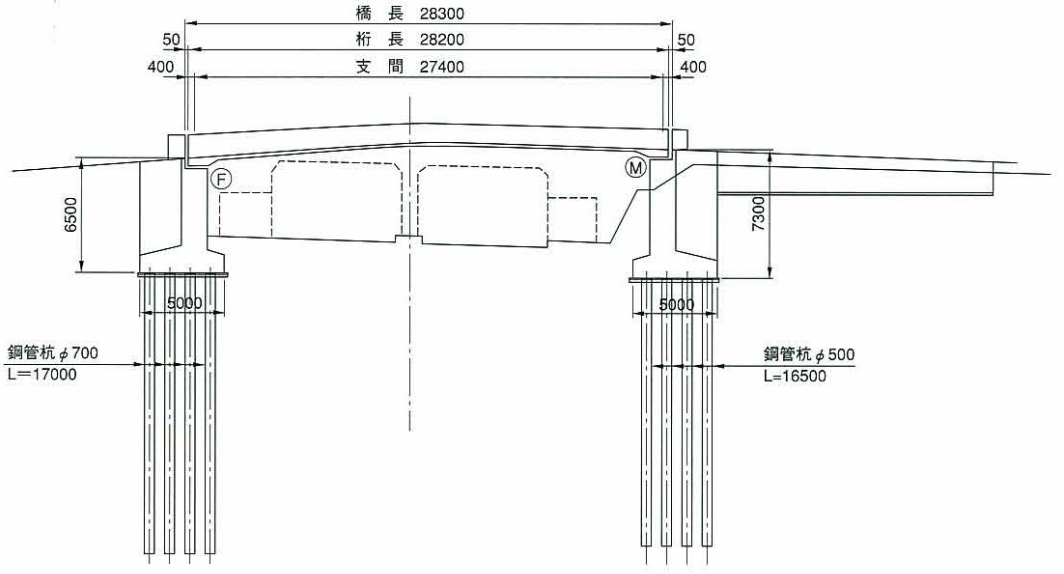
橋の形式はルートの標準タイプとして設計されたPC下路橋である。

橋桁のコンクリート壁が高欄を兼ねている。トップレールのアルミパイプはルート色の赤。橋側面には躍動感あふれる大きな曲線を配している。

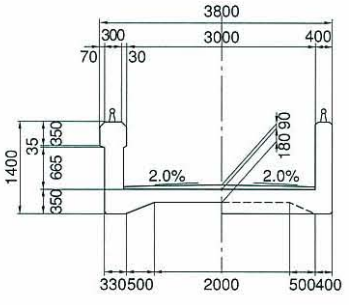
【設計概要】

●橋名	北山田歩道橋(FC-33)
●所在地	都筑区北山田１丁目14番
●竣工年月	平成２年10月
●上部構造形式	PC単純U桁橋
●下部構造形式	逆T式橋台
●基礎構造形式	鋼管杭φ500×16.50～17.00
●橋長(支間)	28.30(27.40)
●幅員	3.00
●設計荷重	群集荷重
●適用示方書	道路橋示方書・同解説 S53、55

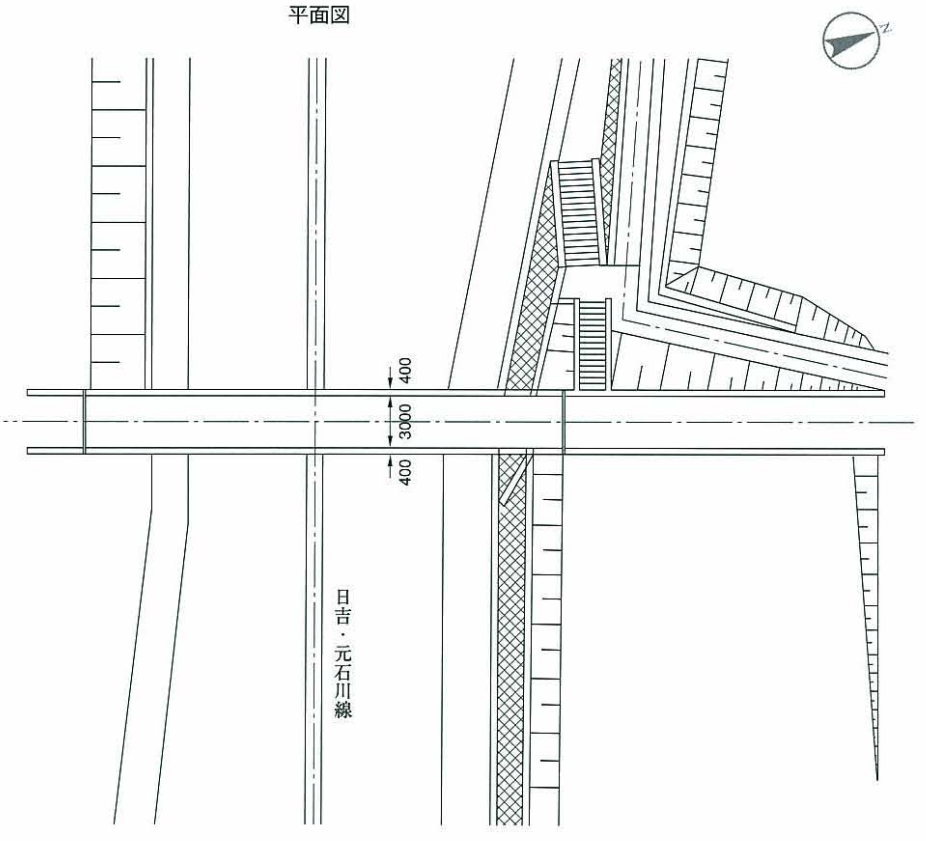
側面図



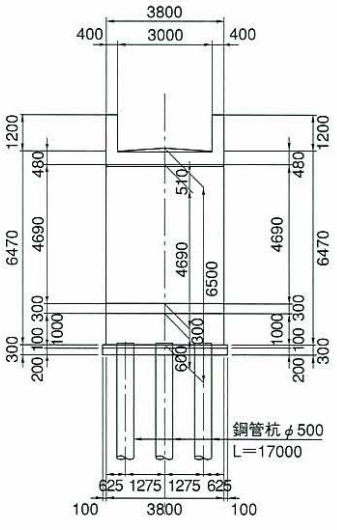
主桁断面図



平面図



A_1 橋台正面図



青雲歩道橋（せいうんほどうきょう）

この橋は都市計画道路K−5をまたぐ歩道橋である。

橋の北側は近隣2号公園に接し、南側にはサレジオ学院中・高等学校がある。階段、斜路はサレジオ学院のバス停につながる。

橋の形式はこの地区の標準タイプとして設計されたPC下路橋である。

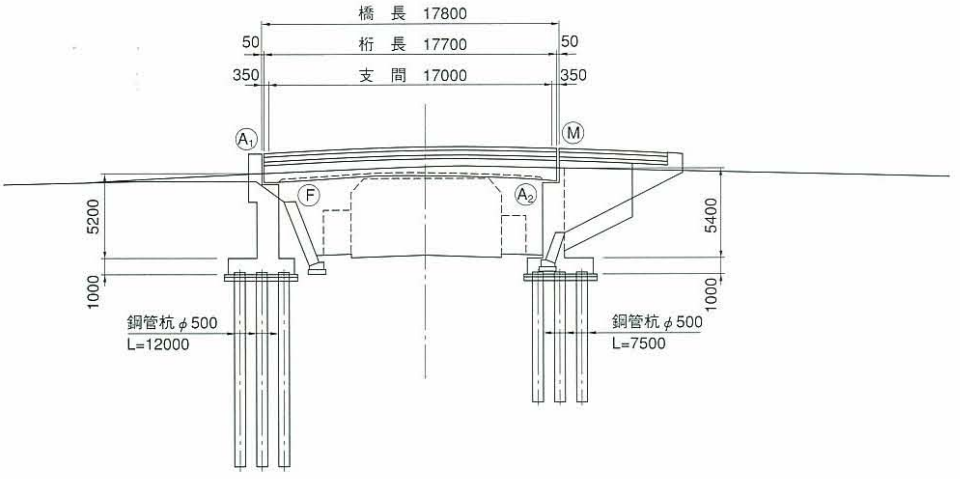
橋桁のコンクリート壁は高欄の役目を担い、横桟上部には内側に曲がったステンレス製の束柱と3本のレールが歩行者に安心感を与えている。

階段脇の斜面の植栽と反対側の橋台前面のブロック積みが高い橋台の垂直なコンクリート面をカバーし、やわらかな景観をつくり出している。

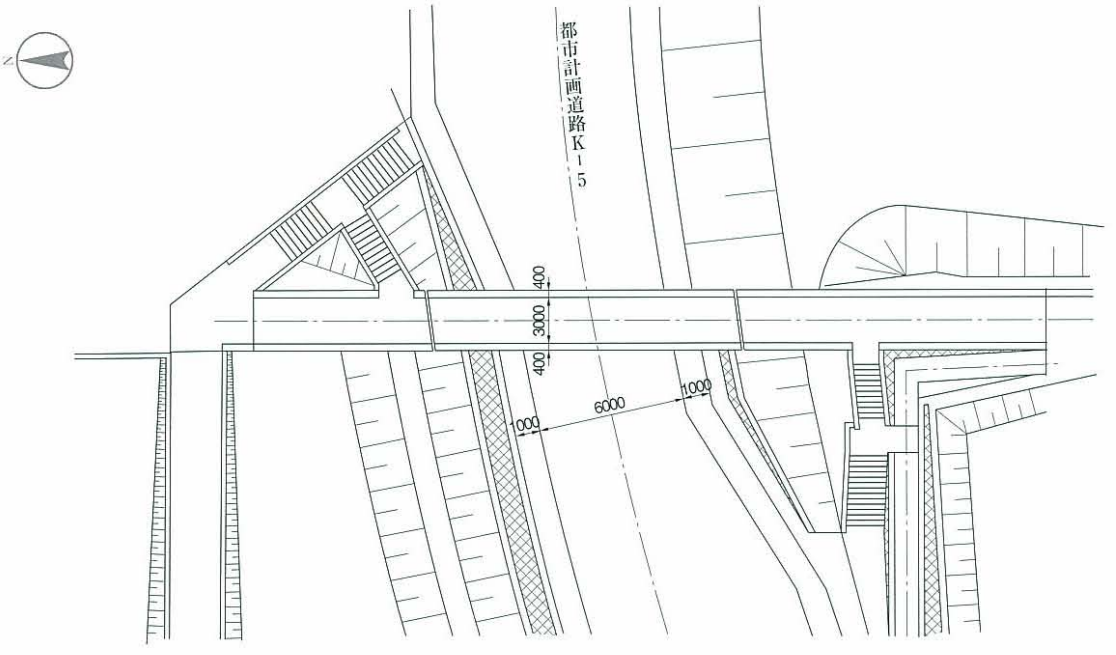
【設計概要】

- 橋名　青雲歩道橋（FC-34）
- 所在地　都筑区北山田2丁目20番
- 竣工年月　平成2年10月
- 上部構造形式　PC単純U桁橋
- 下部構造形式　逆T式橋台
- 基礎構造形式　鋼管杭φ500×7.50～12.00
- 橋長（支間）　17.80（17.00）
- 幅員　3.00
- 設計荷重　群集荷重
- 適用示方書　道路橋示方書・同解説 S53、55

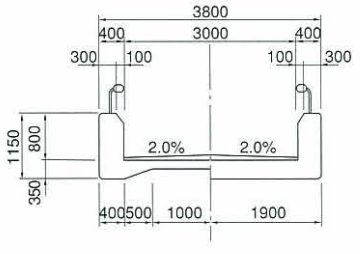
側面図



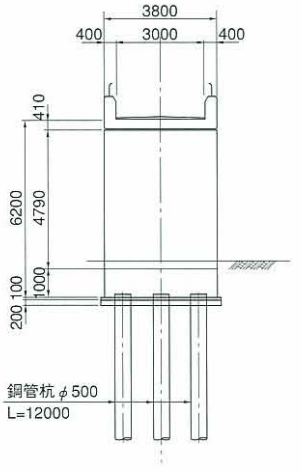
平面図



主桁断面図



A1 橋台正面図



寺窪歩道橋（てらくぼほどうきょう）

この橋は都市計画道路K−5をまたぐ歩道橋である。

西側は近隣2号公園に接し、周辺は戸建て住宅地である。斜路と階段で橋下の寺窪バス停につながる。

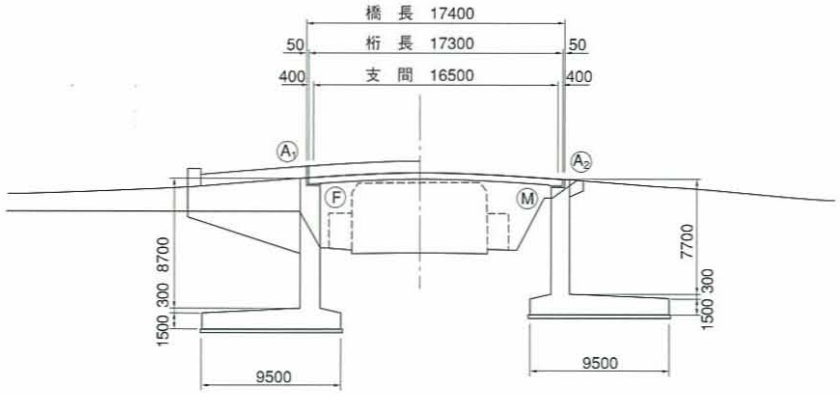
橋の形式はこの地区の標準タイプとして設計されたPC下路橋である。

橋桁のコンクリート壁は高欄の役目を担い、シンプルなステンレスの手すりを採用している。

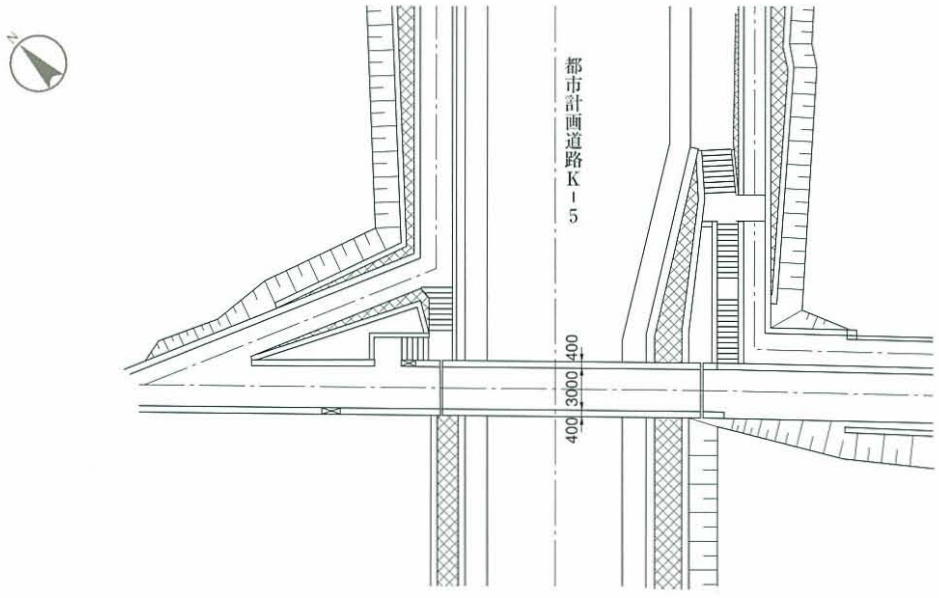
【設計概要】

- 橋名　寺窪歩道橋(FC-35)
- 所在地　都筑区北山田2丁目18番
- 竣工年月　平成1年9月
- 上部構造形式　PC単純U桁橋
- 下部構造形式　逆T式橋台
- 基礎構造形式　直接基礎
- 橋長(支間)　17.40(16.50)
- 幅員　3.00
- 設計荷重　群集荷重
- 適用示方書　道路橋示方書・同解説 S53、55

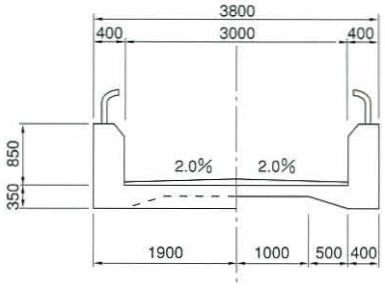
側面図



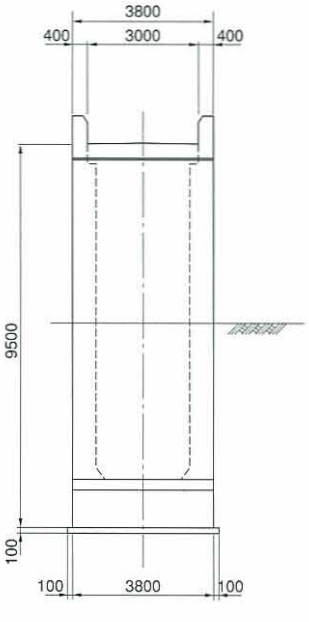
平面図



主桁断面図



A1 橋台正面図



夢逢歩道橋（ゆめあいほどうきょう）

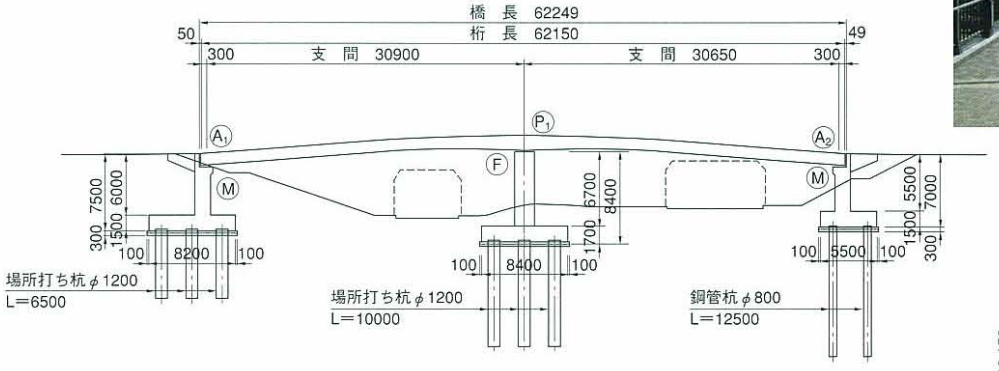
この橋は緑道「ふじやとのみち」と、それに沿って走る区画道路をまたぐ歩道橋である。

橋の形式は、桁高が大きくとれるので、谷の中央に橋脚を設けたPC 2径間連続中空床版の上路橋とした。

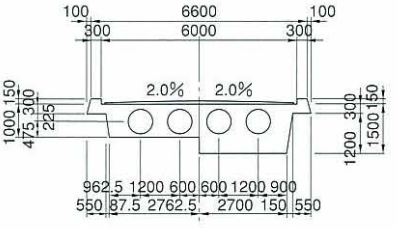
【設計概要】

- 橋名　夢逢歩道橋(FC-30)
- 所在地　都筑区北山田1丁目10番
- 竣工年月　平成8年10月
- 上部構造形式　PC 2径間連続中空床版橋
- 下部構造形式　逆T式橋台、壁式橋脚
- 基礎構造形式　A_1, P_1 場所打ち杭 ϕ 1200 × 6.50～10.00
  A_2 鋼管杭 ϕ 800 × 12.50
- 橋長(支間)　62.249(30.90 + 30.65)
- 幅員　6.00
- 設計荷重　群集荷重
- 適用示方書　道路橋示方書・同解説 H2、6

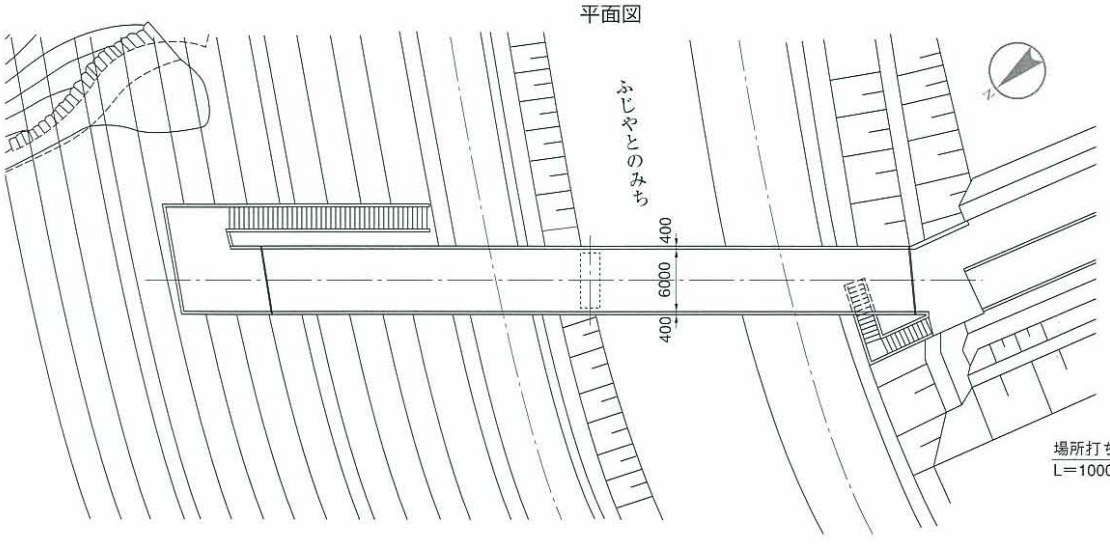
側面図



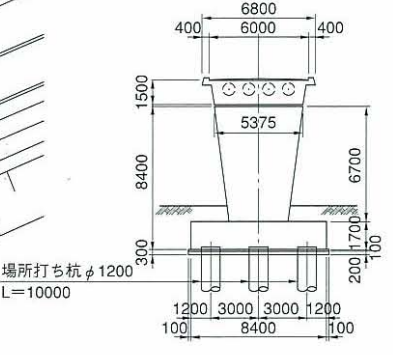
主桁断面図



平面図



P_1 橋脚正面図



牛が窪歩道橋（うしくぼほどうきょう）

この橋は都市計画道路K－5をまたぐ歩道橋である。

南側に山田小学校、北側には小・中学校や集合運動場、公園等が計画されている。

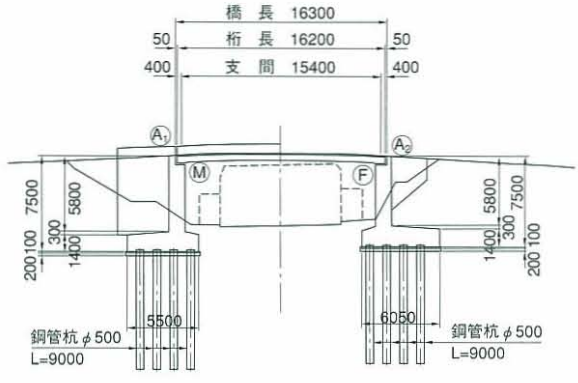
橋の形式は、地区の標準タイプとして設計されたPC下路橋である。

橋桁、橋面ともルート上にかかる歩道橋と同様の仕様であるが、植栽や自然石の石積みなどが道路景観に変化を与えている。

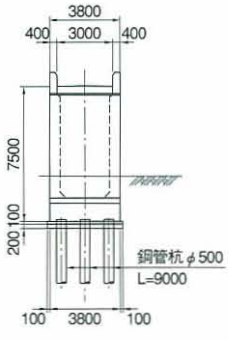
【設計概要】

- 橋名　牛が窪歩道橋(FC-36)
- 所在地　都筑区東山田２丁目２番
- 竣工年月　平成１年９月
- 上部構造形式　PC単純U桁橋
- 下部構造形式　逆T式橋台
- 基礎構造形式　鋼管杭φ500×9.00
- 橋長(支間)　16.30(15.40)
- 幅員　3.00
- 設計荷重　TL-14
- 適用示方書　道路橋示方書・同解説 S53、55

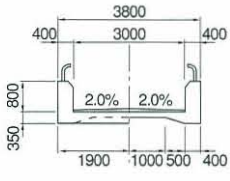
側面図



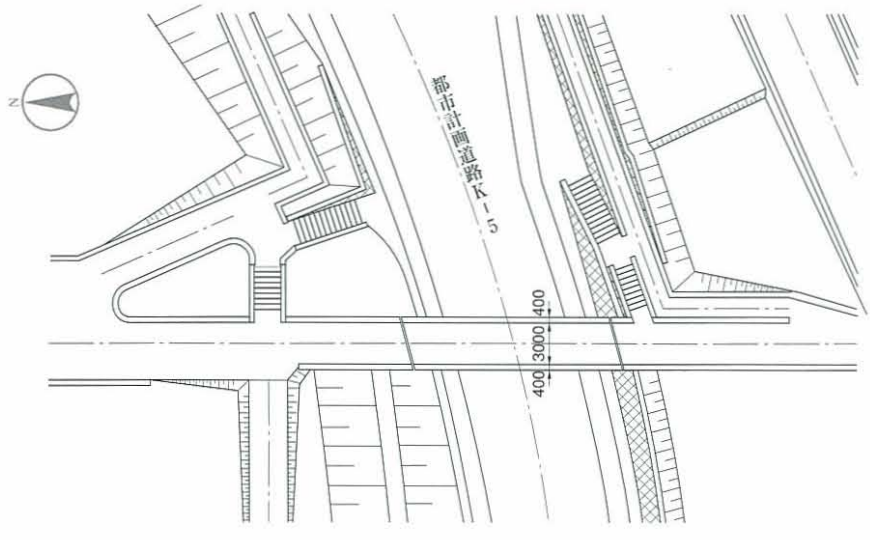
A1橋台正面図



主桁断面図



平面図



諏訪歩道橋（すわほどうきょう）

この橋は第一地区の北東、一番はずれに位置しており、都市計画道路K−5をまたぐ歩道橋である。

西側には公団コンフォール東山田集合住宅、東側には東山田工業団地があり、この2つの地区を結んでいる

橋の形式は、地区の標準タイプであるPC単純U桁の下路橋である。

集合住宅側は階段と斜路によってバス停につながっている。

橋桁のコンクリート壁が高欄を兼ねており、トップレールにはシンプルなデザインのステンレスパイプを採用した。

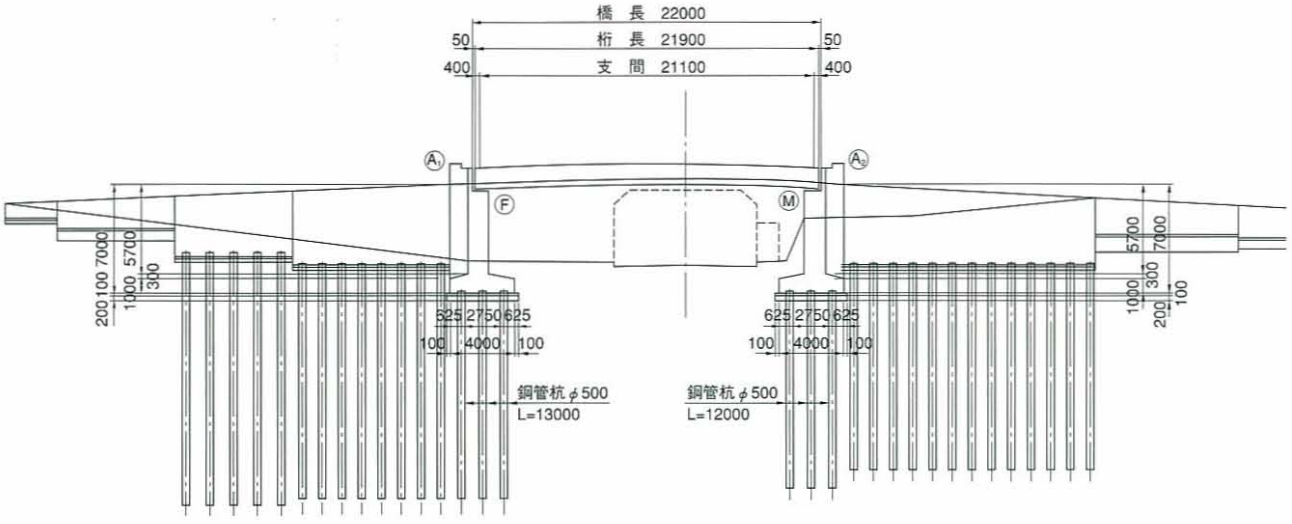
橋面舗装は落ち着きのある淡い茶系のコンクリート平板を使用している。

橋台は植栽によって覆われ目立たないよう配慮され、橋桁の簡素な仕上がりを印象づけている。

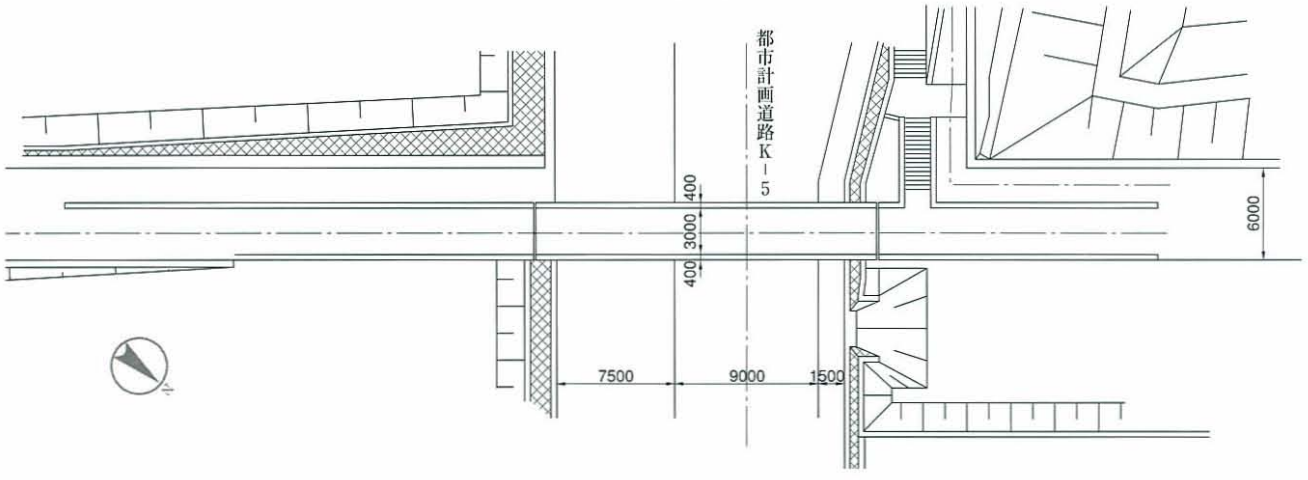
【設計概要】

●橋名	諏訪歩道橋（FC-37）
●所在地	都筑区東山田4丁目5番
●竣工年月	昭和61年1月
●上部構造形式	PC単純U桁橋
●下部構造形式	逆T式橋台
●基礎構造形式	鋼管杭φ500×12.00～13.00
●橋長（支間）	22.00（21.10）
●幅員	3.00
●設計荷重	TL-14
●適用示方書	道路橋示方書・同解説 S53、55

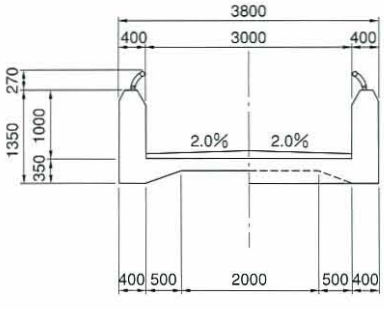
側面図



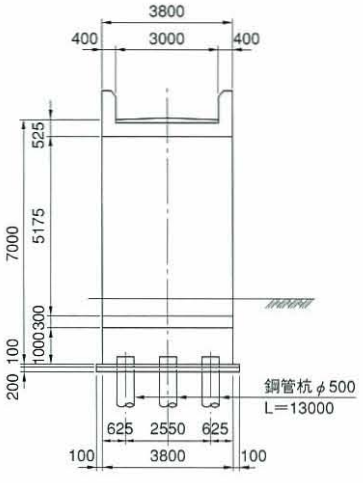
平面図



主桁断面図



A1橋台正面図



城山歩道橋（じょうやまほどうきょう）

この橋は日吉・元石川線で区切られた緑道「ふじやとのみち」をつなぎ、日吉方面から地区内に入って最初の歩道橋である。

橋の南側の緑道は、道路と宅地に囲まれた幅の狭い支線であり、地区外につながるルートとして重要である。北側の緑道はせせらぎをもつ幹線の末端で、ゆるやかなカーブを描く階段は城山バス停に通じている。

橋の形式は、ルートの標準タイプとして設計されたPC下路橋である。

橋桁のコンクリート壁は高欄の役目を担い、トップレールはアルミの丸パイプを使用し、色彩は落ち着いたダーク系の塗装を施してある。橋側面には大きくダイナミックな曲線を配し、橋台の日吉側側面には自然石の親柱の上に犬のオブジェを置いてある。

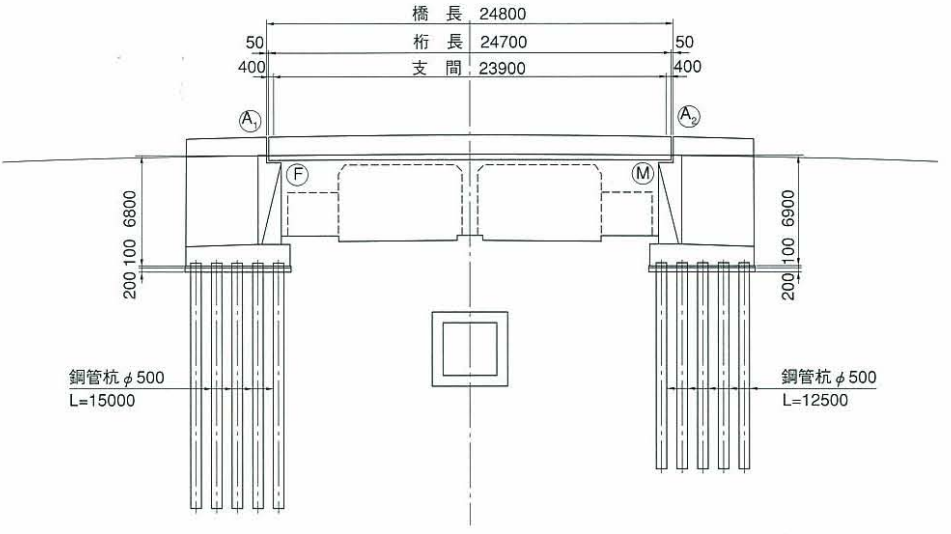
全体に、地区外からの玄関口としての親しみやすさを感じさせる配慮がなされている。

車道部から緑道へ上がるアプローチの階段は、ゆるやかな曲線をもたせることにより、橋台周りに豊かな緑の空間を創り出している。

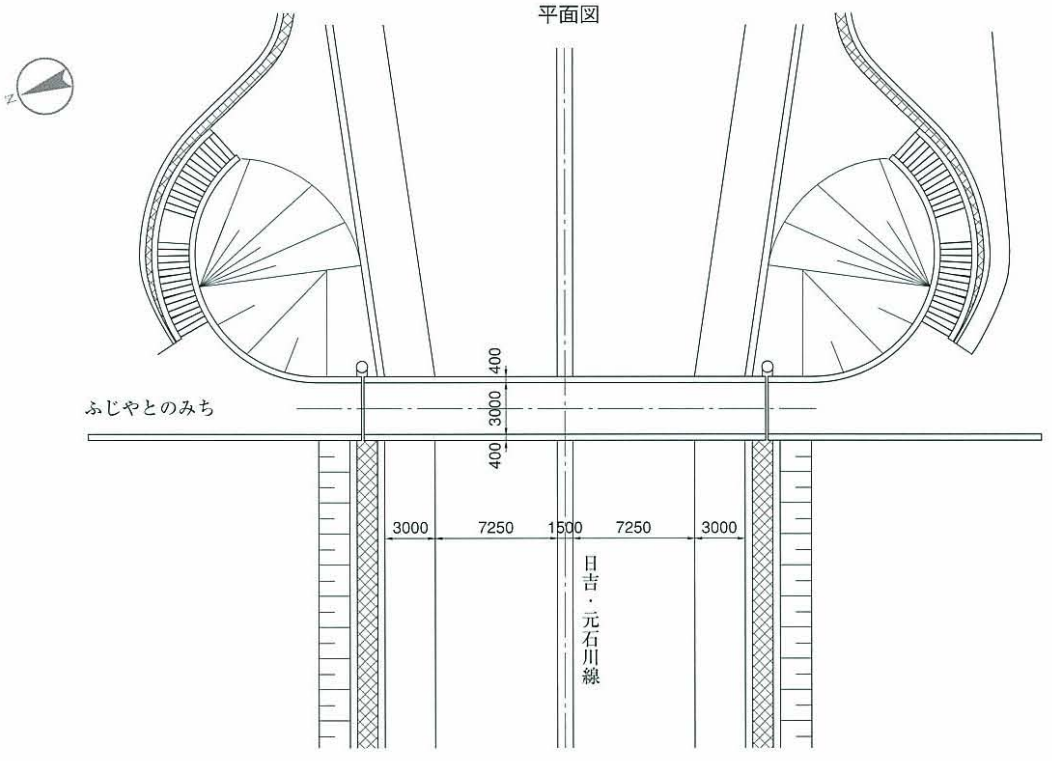
【設計概要】

- 橋名　城山歩道橋（FD-1）
- 所在地　都筑区東山田３丁目４番
- 竣工年月　平成２年３月
- 上部構造形式　PC単純U桁橋
- 下部構造形式　逆T式橋台
- 基礎構造形式　鋼管杭φ500×12.50～15.00
- 橋長（支間）　24.80（23.90）
- 幅員　3.00
- 設計荷重　TL-14
- 適用示方書　道路橋示方書・同解説 S53、55

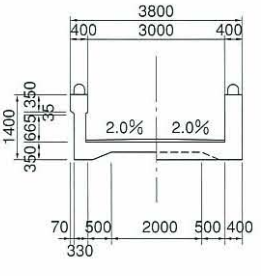
側面図



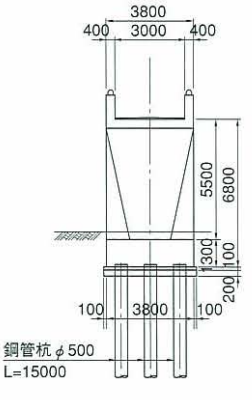
平面図



主桁断面図



A1 橋台正面図



遺跡公園歩道橋（いせきこうえんほどうきょう）

この橋は港北ニュータウン第１地区の南端に位置し、佐江戸・北山田線をまたぐ歩道橋である。橋の東側は歴史公園である大塚歳勝土遺跡公園に通じている。西側は横浜市歴史博物館に接続し、北西には市営地下鉄３号あざみ野線センター北駅がある。

橋の形式は、桁高が大きくとれるので、歴史博物館側に張り出しをもつPCのT型ラーメン箱桁の上路橋とした。

歴史博物館側の斜路は、船底形の丸みを帯びた断面をもち、３層５径間の立体ラーメン構造となっている。

橋梁と博物館のペデデッキが連続しているため、橋のイメージは博物館のデザインとの統一を図っている。

桁高は歴史博物館のペデデッキ桁に合わせ、ゆるやかな曲線をもっている。

高欄、親柱、路面舗装などのエレメントはペデデッキと共通な素材を用いるなど、モダンな外観に仕上げた。

高欄はアルミの外枠にステンレスのメッシュをはめている。アプローチの階段、斜路の入口および桁端には自然石の親柱を設置し、橋上空間にアクセントをつけ、上部に取り付けられた照明は橋面にソフトな光を与えている。

桁の外装は明るい樹脂塗装。柱周りは御影石を模した磁器質モルタルを吹き付けてある。桁から張り出しているらせん階段は直線と曲線が交錯し、幾何学的で印象的な美しさをかもし出している。

路面舗装は、淡色の磁器質タイルを基調とし、モスグリーンのタイルをライン上に配してアクセントをつけており、また、地覆には緑色の陶器質タイルで化粧し、橋面の両側を引き締めている。斜路には橋面と同じ磁器質タイルを用い、階段には自然石を敷きつめた。

公園側の橋台の縦壁には２本の柱を見せ、単調なコンクリート面にアクセントをつけている。博物館側は２枚の壁をもったラーメン橋脚とし、博物館のペデデッキを支えるスレンダーな角ピアとの整合性を考慮したデザインである。

橋上では視野を遮るものはなく、端正な歴史博物館のたたずまいとセンター北駅を眺めることができ、開放感がある。

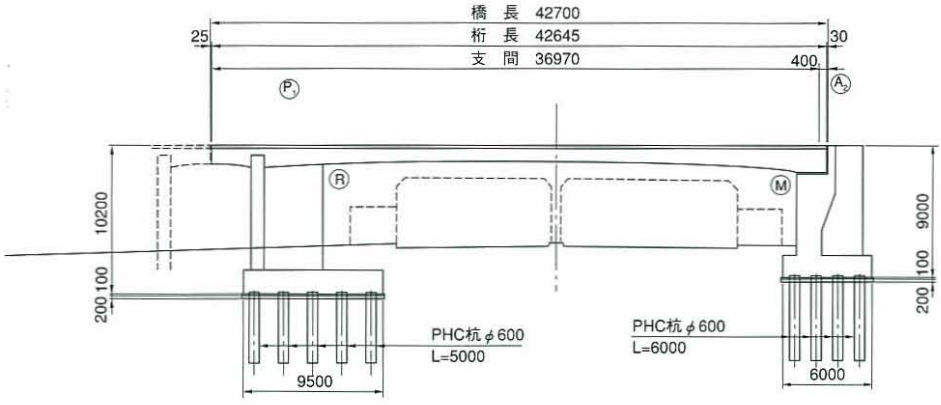
橋は歴史公園の閑静で緑の豊かな景観と橋の直線的でモダンな空間のコントラストが美しく、鮮やかな白の橋桁、銀色に輝く高欄、地覆の明るいグリーンのタイル、力強く屈曲して橋に接合するアプローチなど、印象的な外観をもつ橋であり、ランドマークとしての役割も果たしている。

【設計概要】

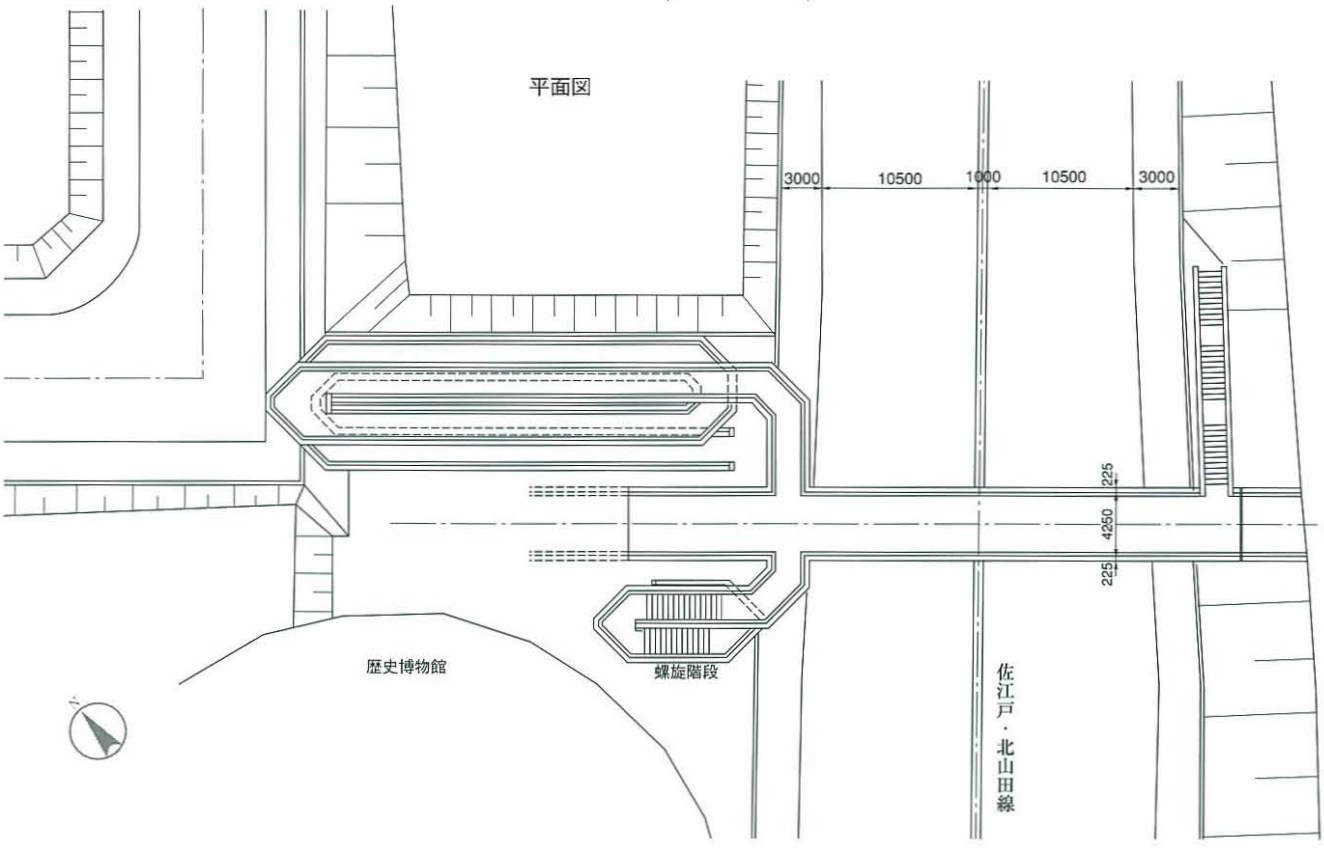
●橋名	遺跡公園歩道橋（A）
●所在地	都筑区中川中央1丁目18番
●竣工年月	平成７年３月
●上部構造形式	T型ラーメン箱桁橋
●下部構造形式	逆T式橋台、ラーメン式橋脚
●基礎構造形式	PHC杭φ600×6.00
●橋長（支間）	42.70（36.97）
●幅員	4.25
●設計荷重	群集荷重
●適用示方書	道路橋示方書・同解説 S55、H2

お客様専用駐車場

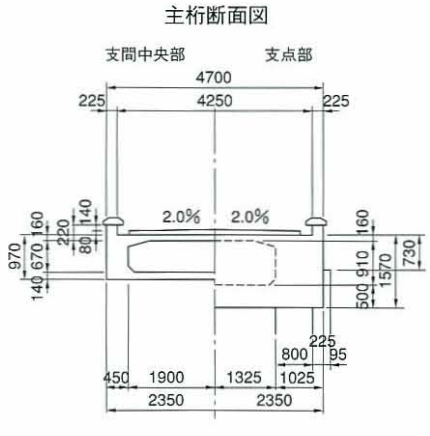
側面図



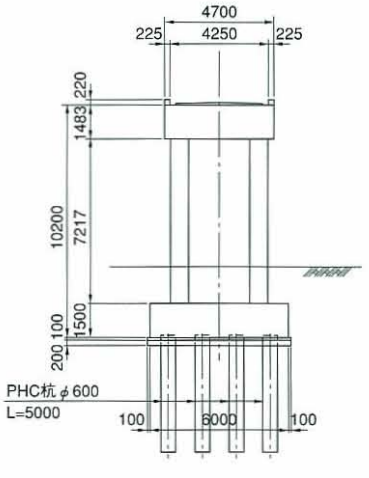
平面図



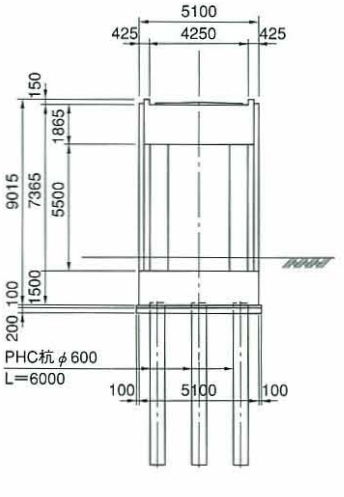
主桁断面図

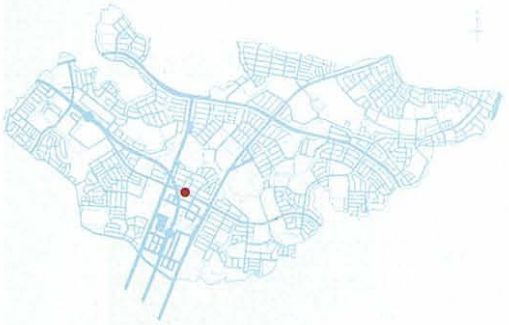


P1 橋脚正面図



A2 橋台正面図





並木歩道橋（なみきほどうきょう）

この橋は牛久保・中川線をまたぐ歩道橋である。南側には市営地下鉄3号あざみ野線センター北駅がある。北側は牛久保西すずらん公園に通じ、緑道「くさぶえのみち」に至る。斜路、階段はセンター北駅入口バス停に連絡している。

橋の形式は、桁高がとれるので跨道部をPC単純中空床版の上路橋とした。それに続く斜路の接続部分は径間長が短いのでRC単純版桁を採用している。

高欄はシンプルなデザインのアルミ高欄で、ポリカーボネート板が張られ、橋上空間を明るくしている。斜路のアルミ高欄には、波模様を浮き立たせてリズム感を出している。

橋と斜路の接続部には照明を兼ねた親柱を設置し、駅のサインとした。

橋面舗装は、明るい色調のコンクリートブロック張りとし、斜路、階段へと続いている。

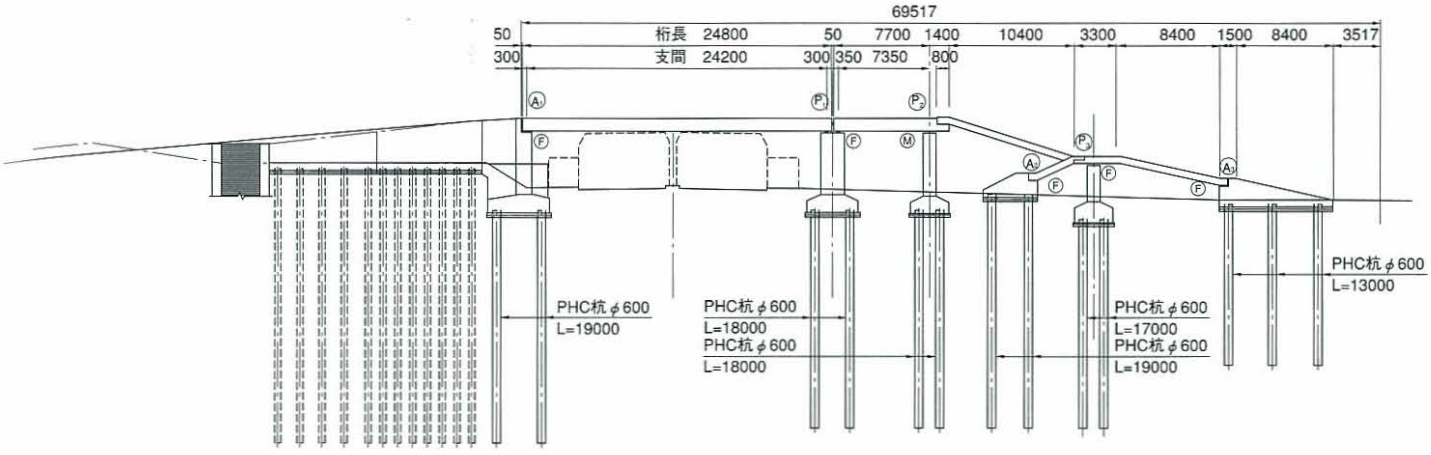
橋および斜路側面のテーパーは変化に富んだ直線を形成し、モダンな雰囲気を生み出している。

橋脚は桁のシャープさと対照的に曲線を基調として、橋下空間に柔らかさを取り入れた。

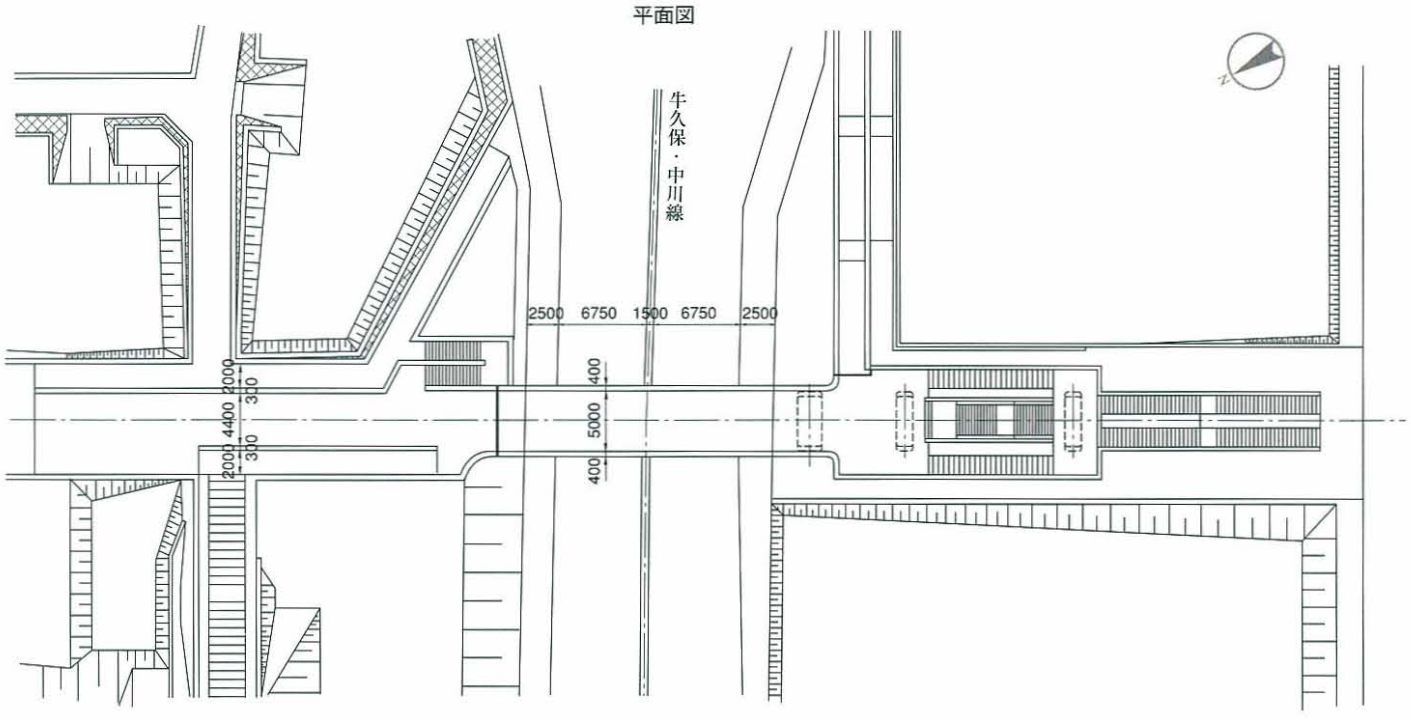
【設計概要】

- 橋名　並木歩道橋(E)
- 所在地　都筑区牛久保西2丁目10番
- 竣工年月　平成8年1月
- 上部構造形式　PC単純中空床版橋、RC単純版桁橋
- 下部構造形式　逆T式橋台、壁式橋脚
- 基礎構造形式　PHC杭φ600×18.00～19.00
- 橋長(支間)　32.60(24.20＋7.95)
- 幅員　5.00
- 設計荷重　群集荷重
- 適用示方書　道路橋示方書・同解説 H2、6

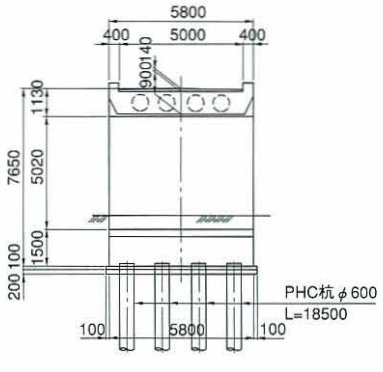
側面図



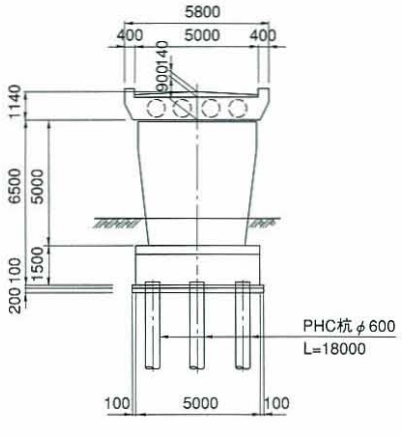
平面図



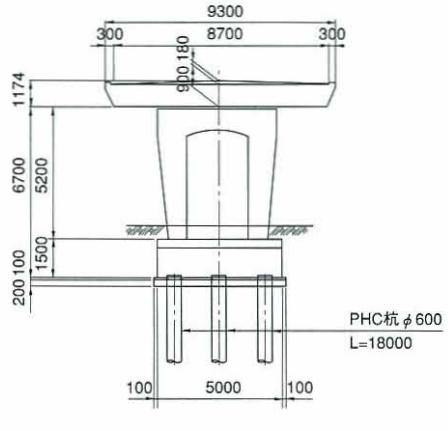
A$_1$橋台正面図

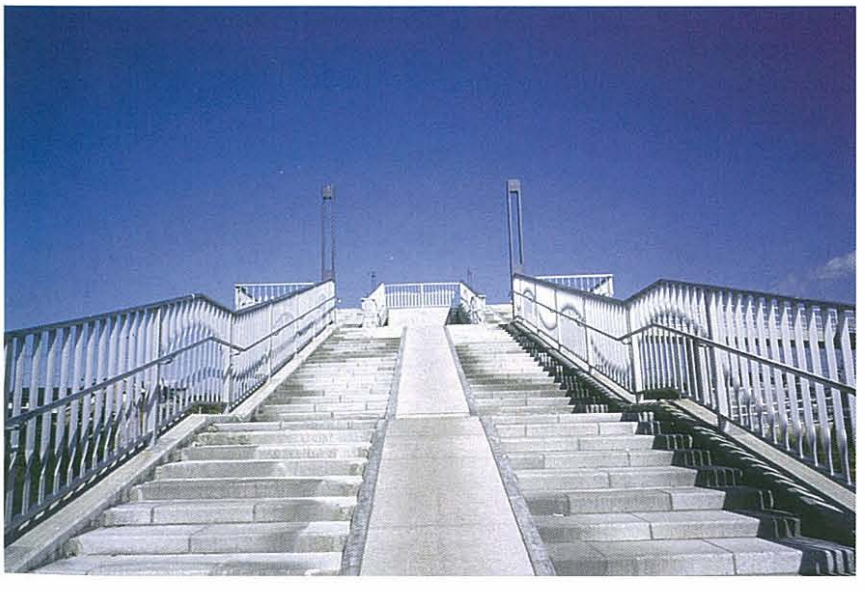


P$_1$橋脚正面図

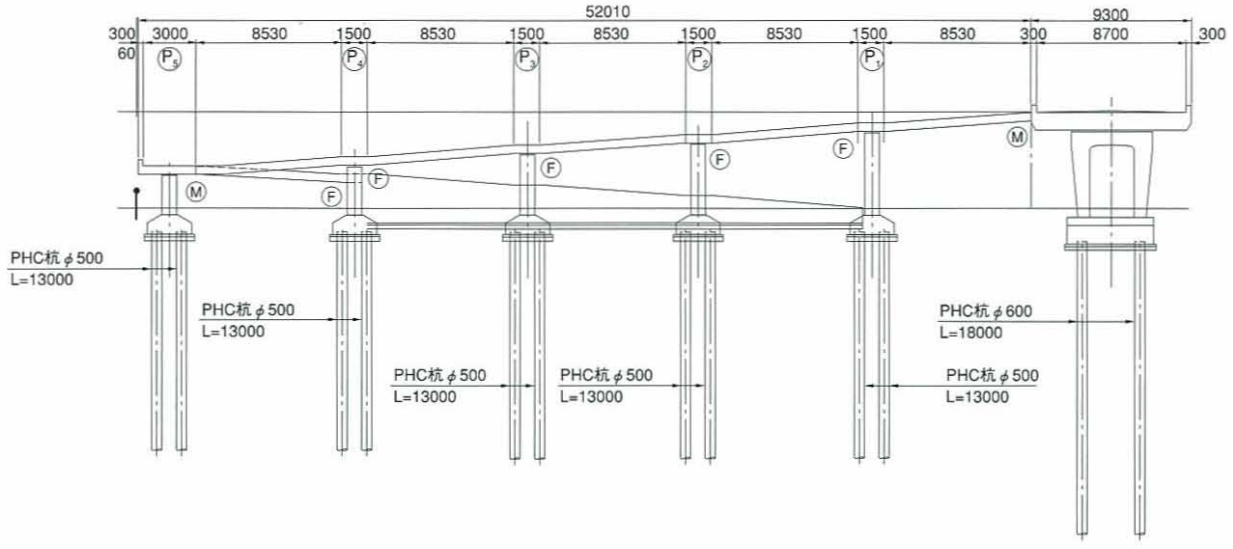


P$_2$橋脚正面図

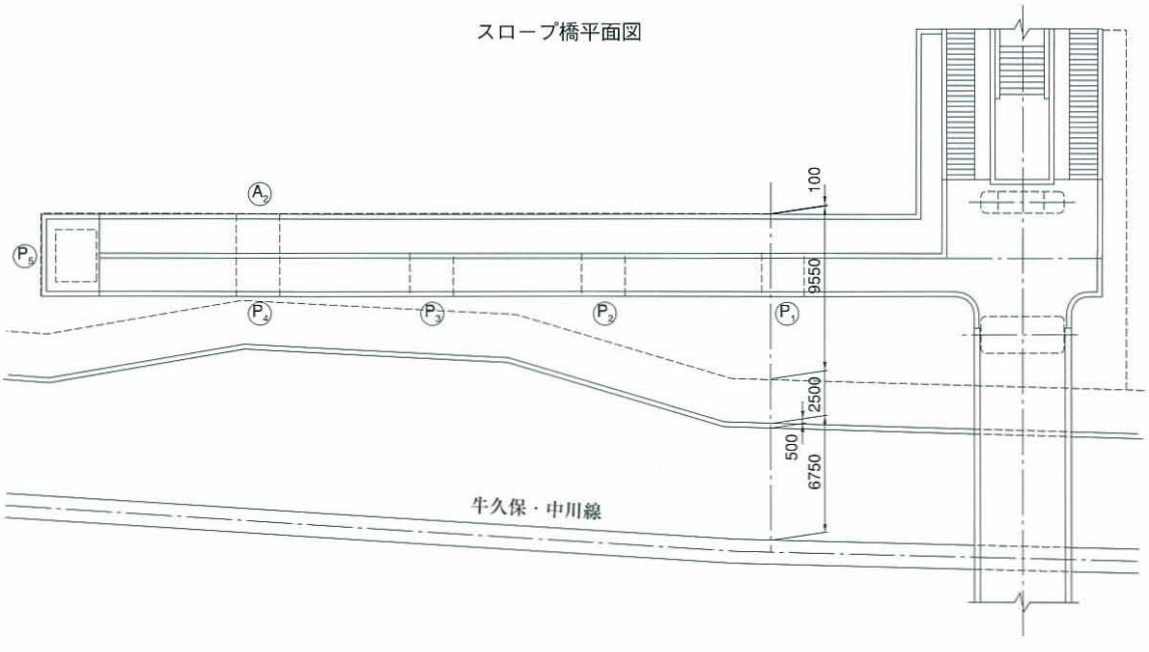




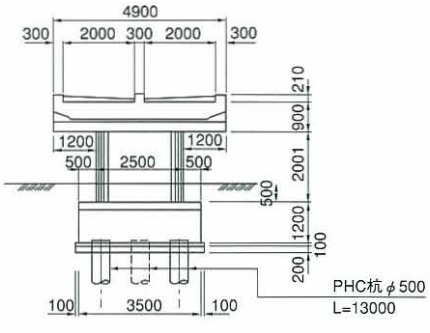
スロープ橋側面図



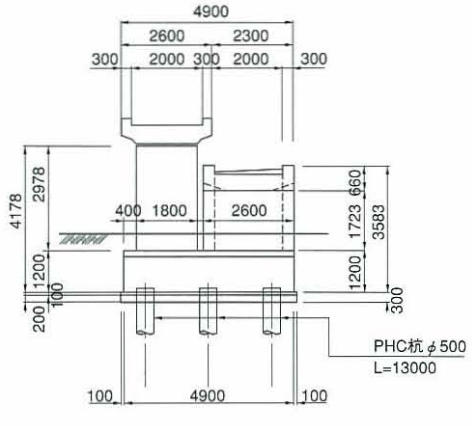
スロープ橋平面図



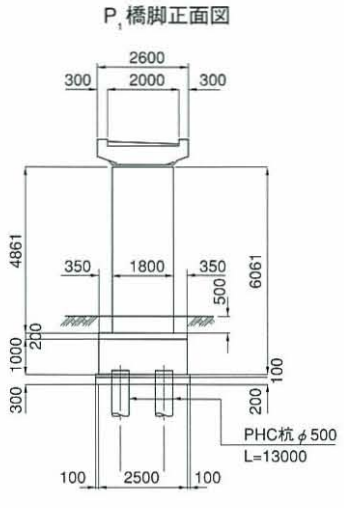
P5橋脚正面図



P4橋脚、A1橋台正面図



P1橋脚正面図



ほのか歩道橋（ほどうきょう）

この橋は佐江戸・北山田線をまたぐ歩道橋である。

橋はセンター地区に位置し、西側は市営地下鉄３号あざみ野線センター北駅の駅前広場に通ずる。東側にはさくらんぼ公園がある。

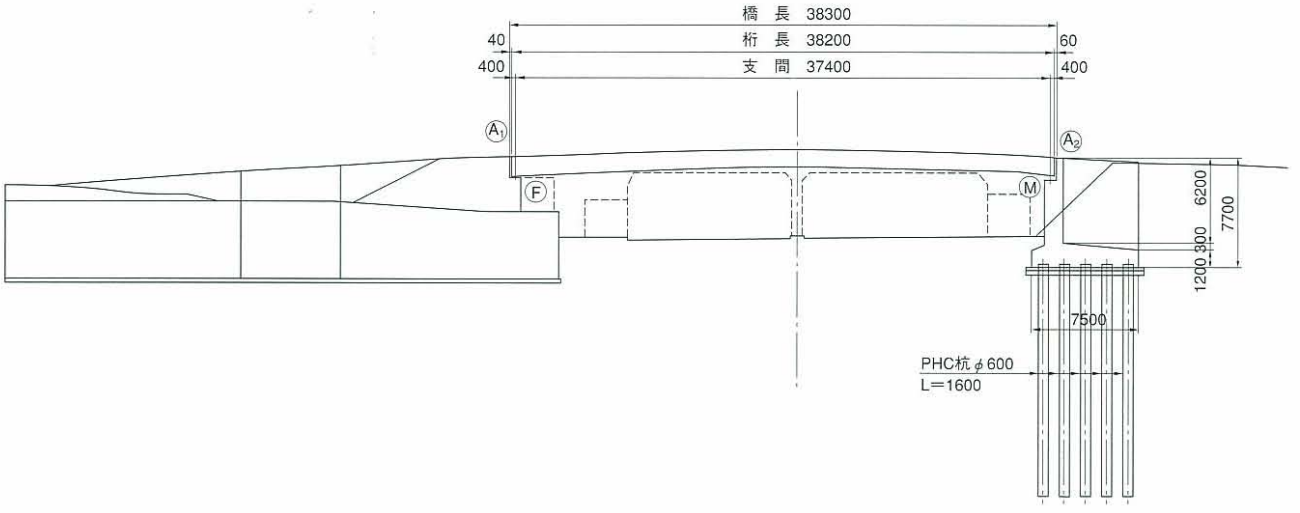
橋の形式は、桁高がとれるのでPC単純中空床版の上路橋とした。

高欄には鋼製枠にポリカーボネート板をはめ、束柱に照明を取り付けている。親柱は自然石張り、シンボリックにデザインされた照明を設けている。

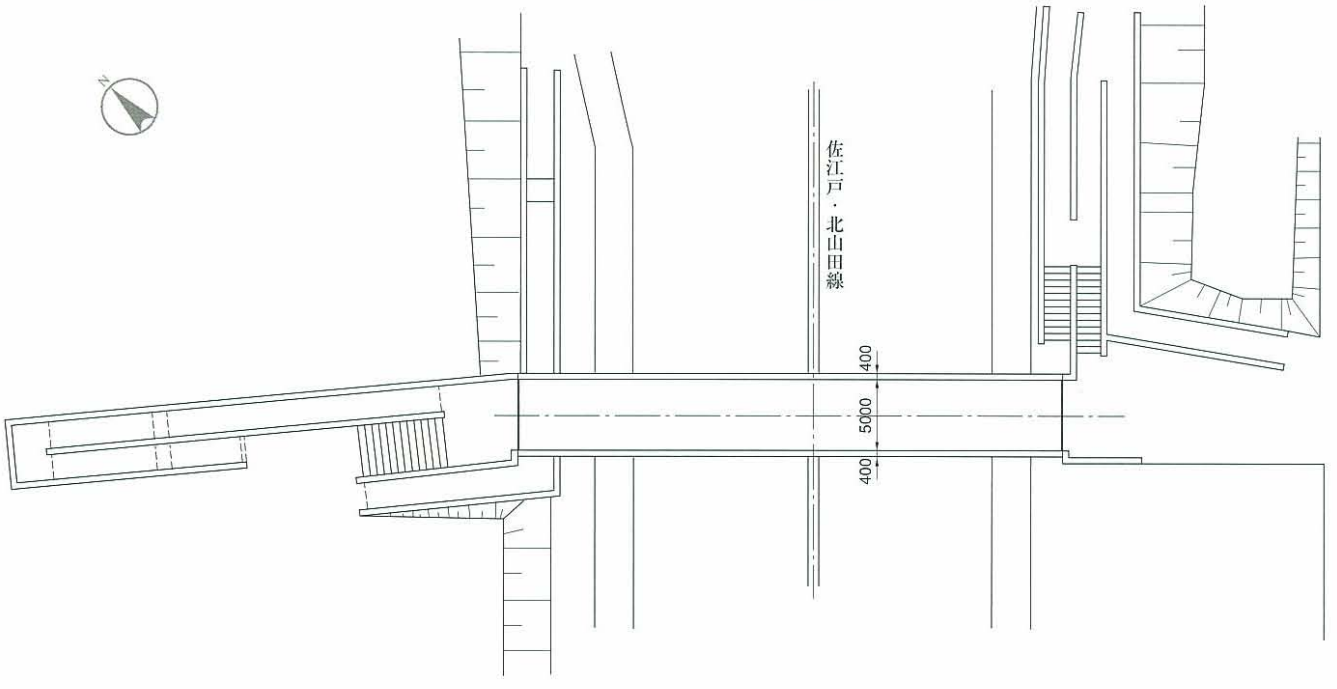
【設計概要】

- ●橋名　ほのか歩道橋(G)
- ●所在地　都筑区中川中央1丁目27番
- ●竣工年　平成７年３月
- ●上部構造形式　PC単純中空床版橋
- ●下部構造形式　A_1箱式橋台、A_2逆Ｔ式橋台
- ●基礎構造形式　A_1直接基礎、A_2PHC杭ϕ 600 × 16.00
- ●橋長(支間)　38.30(37.40)
- ●幅員　5.00
- ●設計荷重　群集荷重
- ●適用示方書　道路橋示方書・同解説 H2、6

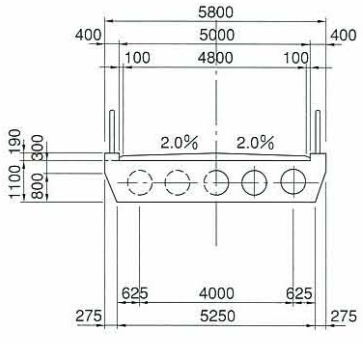
側面図



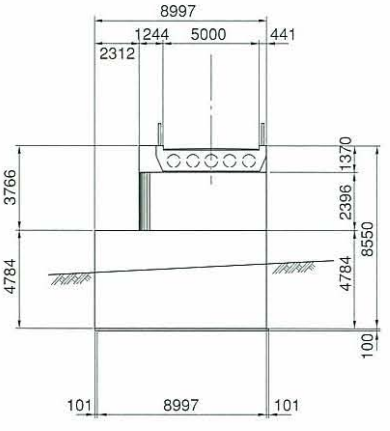
平面図



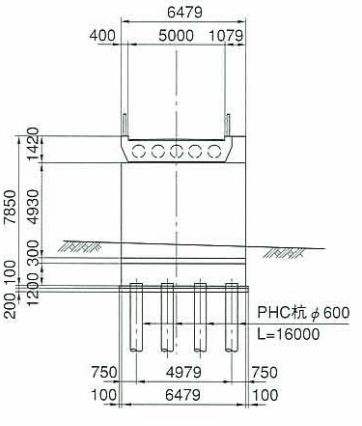
主桁断面図



A1 橋台正面図



A2 橋台正面図



センター北歩道橋（きたほどうきょう）

この橋は中山・北山田線をまたぐ歩道橋である。

橋はセンター地区に位置し、東側は市営地下鉄3号あざみ野線センター北駅の駅前広場に通ずる。西側は集合住宅街を経て、都筑小学校に至る。

橋の形式は桁高がとれるので、PC単純中空床版の上路橋としてある。

内部空間は駅前広場を包む歩道のデッキのイメージを橋上まで取り込み、西側の橋詰で分節を明快に表現している。

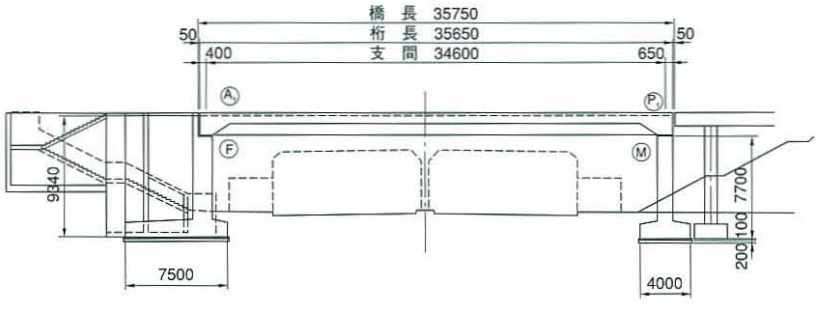
駅前広場の出入り口に位置するので、橋梁の外部景観は橋の存在を知らせる象徴性をデザインに取り込み、直線を基調にしたスレンダーな橋に仕上げてある。

高欄および路面舗装などは駅前広場橋梁群とデザインの統一が図られている。

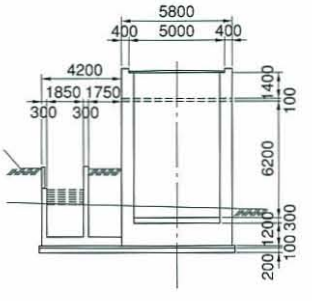
【設計概要】

- ●橋名　センター北歩道橋(C)
- ●所在地　都筑区中川6丁目1番
- ●竣工年月　未着工
- ●上部構造形式　PC単純中空床版橋
- ●下部構造形式　逆T式橋台､ラーメン式橋脚
- ●基礎構造形式　直接基礎
- ●橋長(支間)　35.75(34.60)
- ●幅員　5.00
- ●設計荷重　群集荷重
- ●適用示方書　道路橋示方書・同解説 H2、6

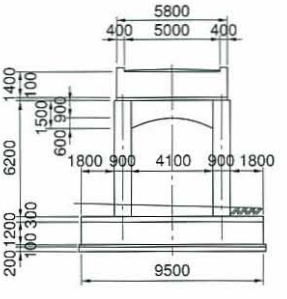
側面図



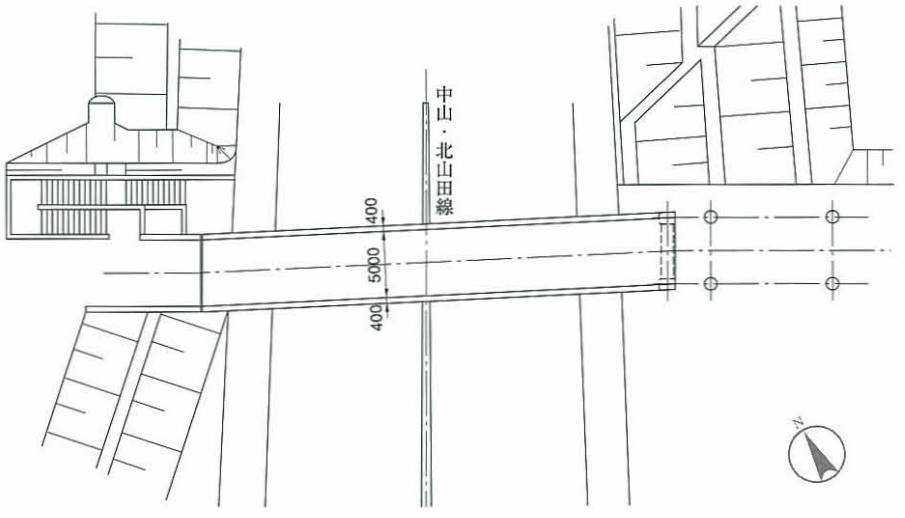
A1橋台正面図



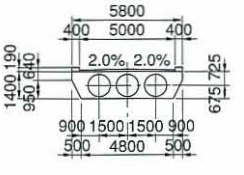
P1橋脚正面図



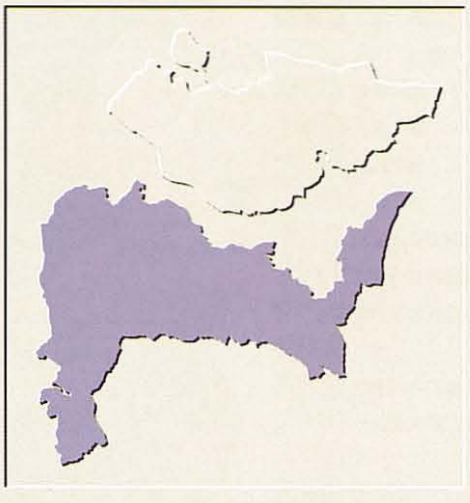
平面図



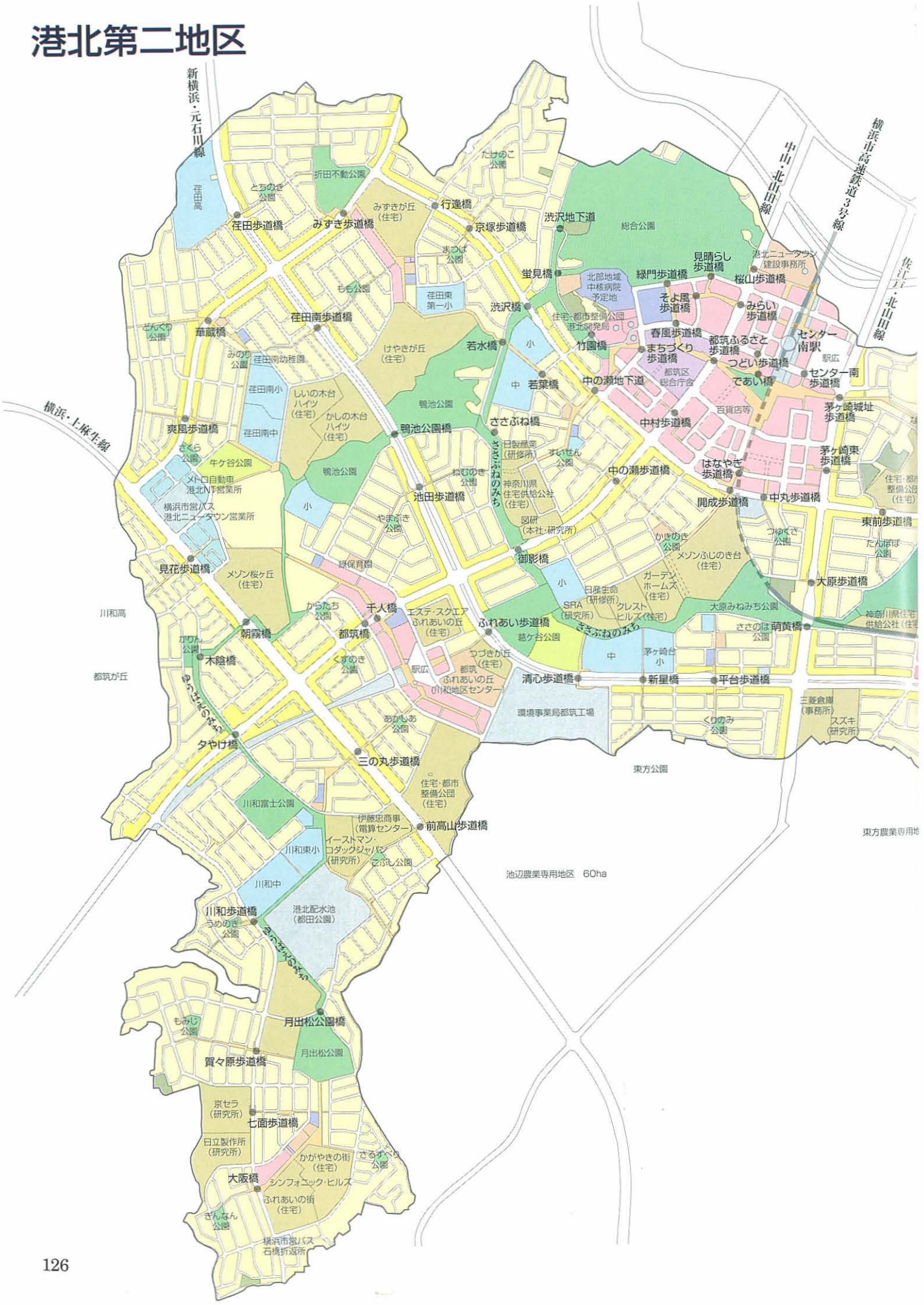
主桁断面図

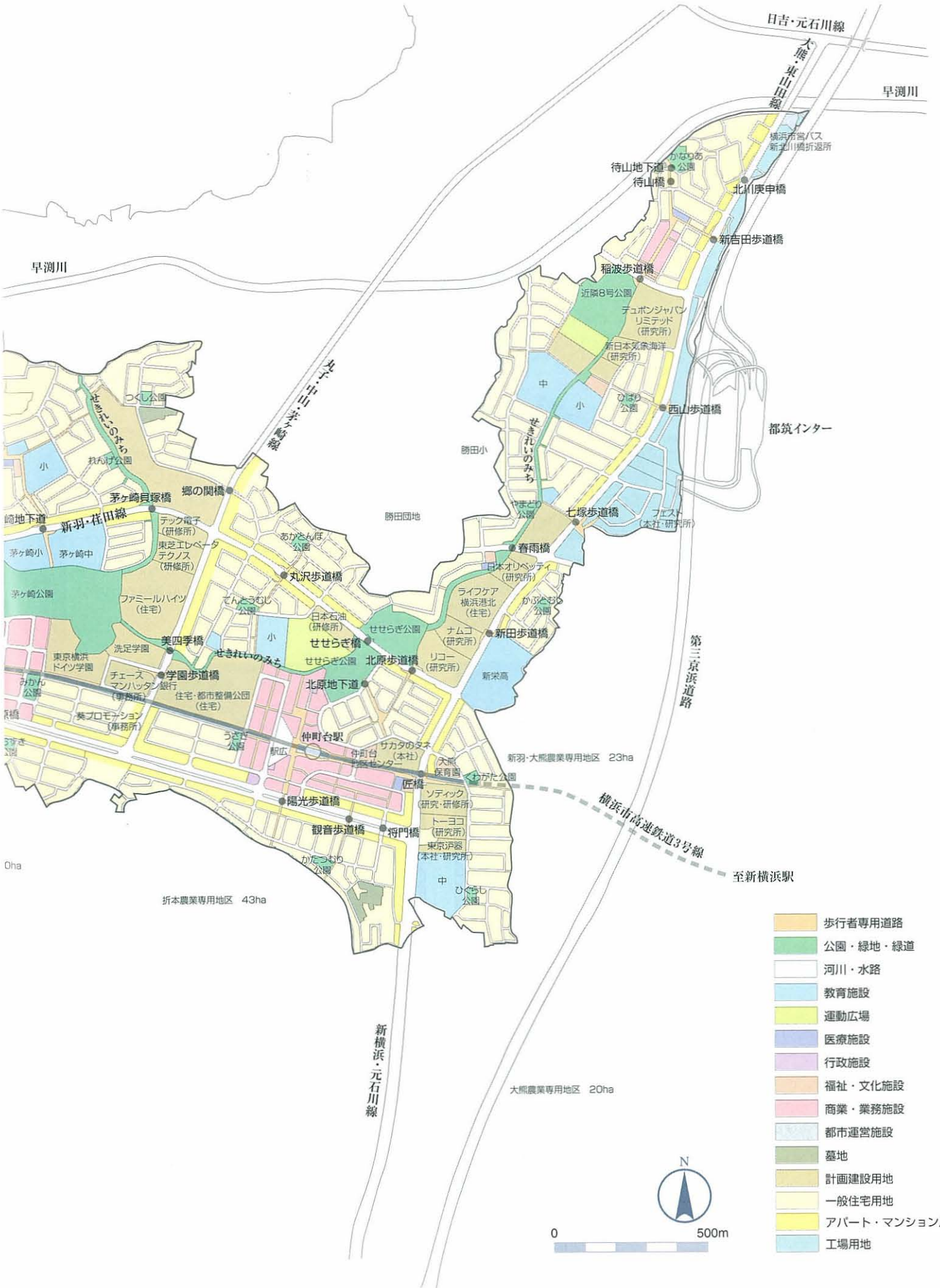


港北第二地区の橋



港北第二地区


新横浜・元石川線
荏田高
荏田歩道橋
とちのき公園
折田不動公園
みずき歩道橋
みずきが丘（住宅）
行違橋
京塚歩道橋
たけのこ公園
渋沢地下道
総合公園
中山・北山田線
横浜市高速鉄道3号線
佐江戸・北山田線
港北ニュータウン建設事務所
見晴らし歩道橋
桜山歩道橋
緑門歩道橋
蛍見橋
北部地域中核病院予定地
そよ風歩道橋
みらい歩道橋
渋沢橋
荏田東第一小
住宅・都市整備公団港北開発局
春風歩道橋
竹園橋
まちづくり歩道橋
都筑ふるさと歩道橋
つどい歩道橋
センター南駅
駅広
センター南歩道橋
荏田南歩道橋
華蔵橋
どんぐり公園
もも公園
荏田南幼稚園
荏田南小
けやきが丘（住宅）
若水橋
小
中
若葉橋
中の瀬地下道
都筑区総合庁舎
であい橋
百貨店等
茅ヶ崎城址歩道橋
横浜・上麻生線
しいの木台ハイツ（住宅）
かしの木台ハイツ（住宅）
鴨池公園
ささぶね橋
中村歩道橋
爽風歩道橋
鴨池公園橋
荏田南中
さくら公園
牛ケ谷公園
日製産業（研修所）
すいせん公園
茅ヶ崎東歩道橋
メトロ自動車港北N庁営業所
横浜市営バス港北ニュータウン営業所
ささぶねのみち
ねむのき公園
池田歩道橋
神奈川県住宅供給公社（住宅）
中の瀬歩道橋
はなやぎ歩道橋
開成歩道橋
中丸歩道橋
やまぶき公園
図研（本社・研究所）
東前歩道橋
つゆくさ公園
たんぽぽ公園
かきのき公園
メゾンふじのき台（住宅）
御影橋
見花歩道橋
メゾン桜ヶ丘（住宅）
緑保育園
ガーデンホームズ（住宅）
大原歩道橋
からたち公園
千人橋
エステ・スクエアふれあいの丘（住宅）
SRA（研究所）
クレストヒルズ（住宅）
大原みねみち公園
ふれあい歩道橋
都筑橋
朝霧橋
葛ケ谷公園
萌黄橋
ささのは公園
神奈川県住宅供給公社（住宅）
かりん公園
木陰橋
くすのき公園
つづきが丘（住宅）
都筑ふれあいの丘（川和地区センター）
駅広
清心歩道橋
新星橋
平台歩道橋
茅ヶ崎台小
三菱倉庫（事務所）
スズキ（研究所）
環境事業局都筑工場
くりのみ公園
あかしあ公園
夕やけ橋
三の丸歩道橋
東方公園
住宅・都市整備公団（住宅）
川和富士公園
伊藤忠商事（電算センター）
前高山歩道橋
東方農業専用地
イーストマン・コダックジャパン（研究所）
川和東小
こぶし公園
池辺農業専用地区　60ha
川和中
川和歩道橋
うめのき公園
港北配水池（都田公園）
月出松公園橋
もみじ公園
月出松公園
賀々原歩道橋
京セラ（研究所）
七面歩道橋
日立製作所（研究所）
かがやきの街（住宅）
さるすべり公園
大阪橋
シンフォニック・ヒルズ
ふれあいの街（住宅）
ぎんなん公園
横浜市営バス石橋折返所


日吉・元石川線
大熊・東山田線
早渕川
横浜市営バス
新北川橋折返所
待山地下道
かなりあ
公園
待山橋
北川庚申橋
新吉田歩道橋
稲波歩道橋
近隣8号公園
デュポンジャパン
リミテッド
(研究所)
新日本気象海洋
(研究所)
ひばり
公園
西山歩道橋
都筑インター
丸子・中山・茅ヶ崎線
せきれいのみち
勝田小
勝田団地
七塚歩道橋
フェスト
(本社・研究所)
春雨橋
日本オリベッティ
(研究所)
ライフケア
横浜港北
(住宅)
かぶとむし
公園
新田歩道橋
ナムコ
(研究所)
リコー
(研究所)
新栄高
第三京浜道路
せせらぎ公園
北原歩道橋
北原地下道
せせらぎ橋
日本石油
(研修所)
丸沢歩道橋
あかとんぼ
公園
てんとうむし
公園
ファミールハイツ
(住宅)
テック電子
(研修所)
東芝エレベータ
テクノス
(研修所)
郷の関橋
茅ヶ崎貝塚橋
新羽・荏田線
茅ヶ崎地下道
茅ヶ崎小
茅ヶ崎中
茅ヶ崎公園
美四季橋
洗足学園
東京横浜
ドイツ学園
学園歩道橋
チェース
マンハッタン銀行
(事務所)
住宅・都市整備公団
(住宅)
葵プロモーション
(事務所)
みかん
公園
仲町台駅
駅広
うさぎ
公園
仲町台
地区センター
サカタのタネ
(本社)
大熊
保育園
わかた公園
匠橋
ソディック
(研究・研修所)
トーヨコ
(研究所)
東京沪器
(本社・研究所)
陽光歩道橋
観音歩道橋
将門橋
かたつむり
公園
ひぐらし
公園
横浜市高速鉄道3号線
至新横浜駅
新羽・大熊農業専用地区 23ha
大熊農業専用地区 20ha
折本農業専用地区 43ha
0ha
新横浜・元石川線
N
0
500m
歩行者専用道路
公園・緑地・緑道
河川・水路
教育施設
運動広場
医療施設
行政施設
福祉・文化施設
商業・業務施設
都市運営施設
墓地
計画建設用地
一般住宅用地
アパート・マンション用地
工場用地

夕やけ橋

この橋は緑道「ゆうばえのみち」と平行して走る周回区画道路にあり、中山・北山田線との交差部をまたぐ道路橋である。

橋の形式は道路幅員が広いので、2主桁とし、桁高が大きく取れるので、PC単純箱桁の上路橋とした。

高欄はアルミ製で束柱にはダイキャスト、トップレールにはパイプが使われ、直線的で軽快な感じを出している。

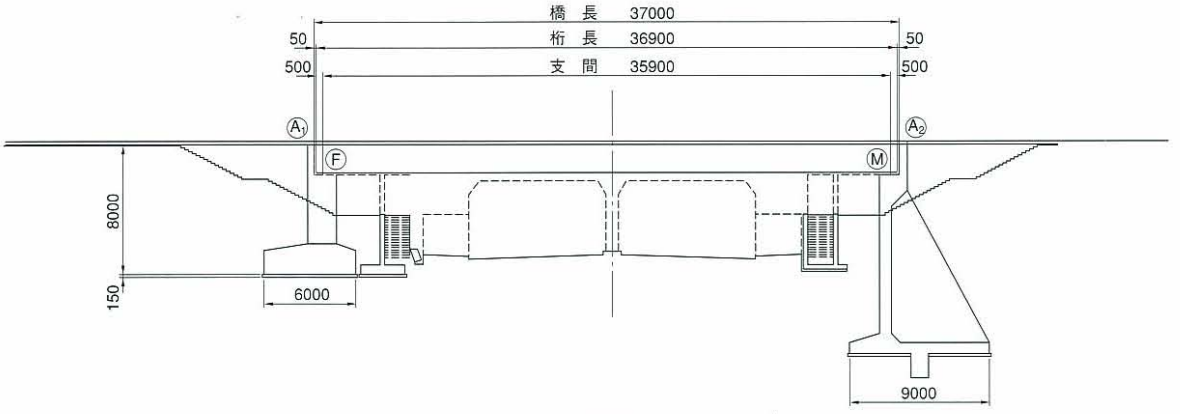
どっしりとした親柱は曲線をもった天端と上部に円形の穴のある独特の形状で、側面に自然石が張られている。

重量感とやわらかさをもった親柱が、高欄の軽快さを橋詰で引き締めている。

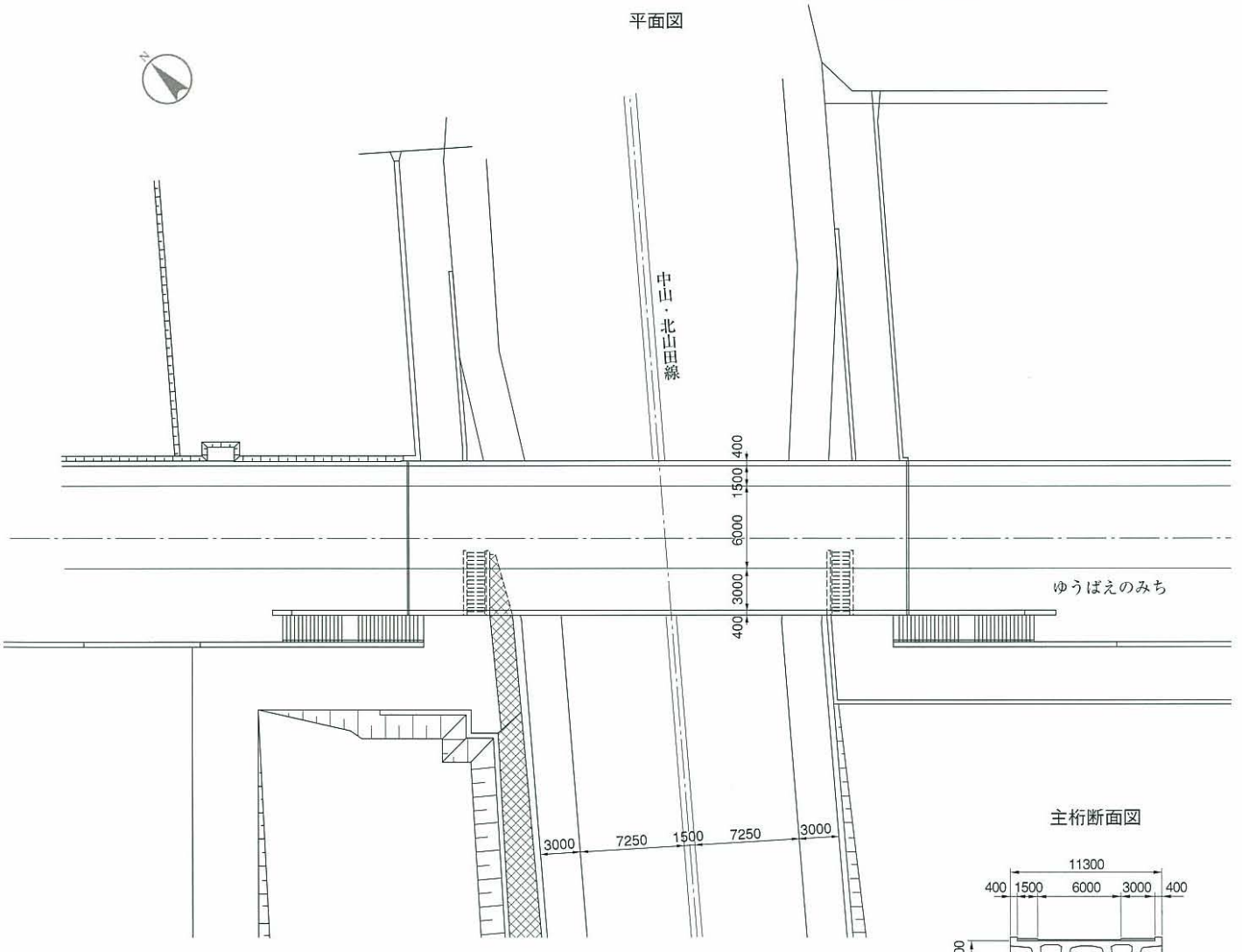
【設計概要】

- 橋名　夕やけ橋(A-1)
- 所在地　都筑区見花山1番
- 竣工年月　昭和58年3月
- 上部構造形式　PC単純箱桁橋
- 下部構造形式　A_1逆T式橋台、A_2扶壁式橋台
- 基礎構造形式　直接基礎
- 橋長(支間)　37.00(35.90)
- 幅員　1.50 + 6.00 + 3.00
- 設計荷重　TL-20
- 適用示方書　道路橋示方書・同解説 S53、55

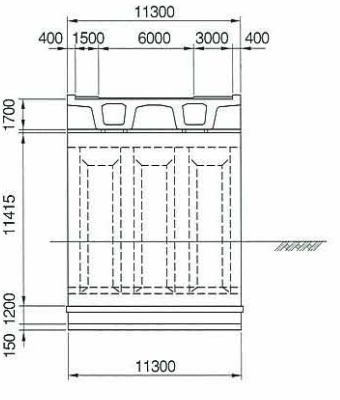
側面図



平面図



主桁断面図



都筑橋（つづきはし）

この橋は中山・北山田線と、高山、大丸間を結ぶ区画道路との交差部に架かる道路橋である。橋の北東には千人橋が隣接して架かっている。

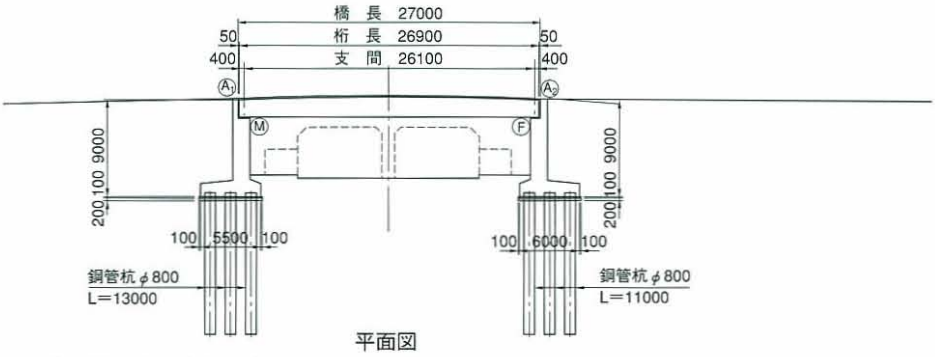
橋の形式は、道路幅員が広いので2主桁とし、桁高が大きく取れるのでPC単純箱桁の上路橋とした。

高欄のトップレールは2本のパイプを通したバラスタータイプで、親柱が橋上空間のアクセントとなっている。

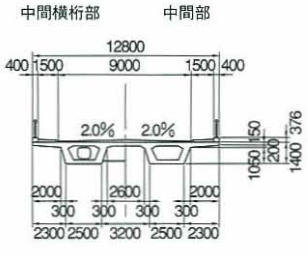
【設計概要】

- 橋名　都筑橋(A-2)
- 所在地　都筑区大丸4番
- 竣工年月　昭和59年3月
- 上部構造形式　PC単純箱桁橋
- 下部構造形式　逆T式橋台
- 基礎構造形式　鋼管杭φ800×11.00～13.00
- 橋長(支間)　27.00(26.10)
- 幅員　1.50＋9.00＋1.50
- 設計荷重　TL-20
- 適用示方書　道路橋示方書・同解説 S53、55

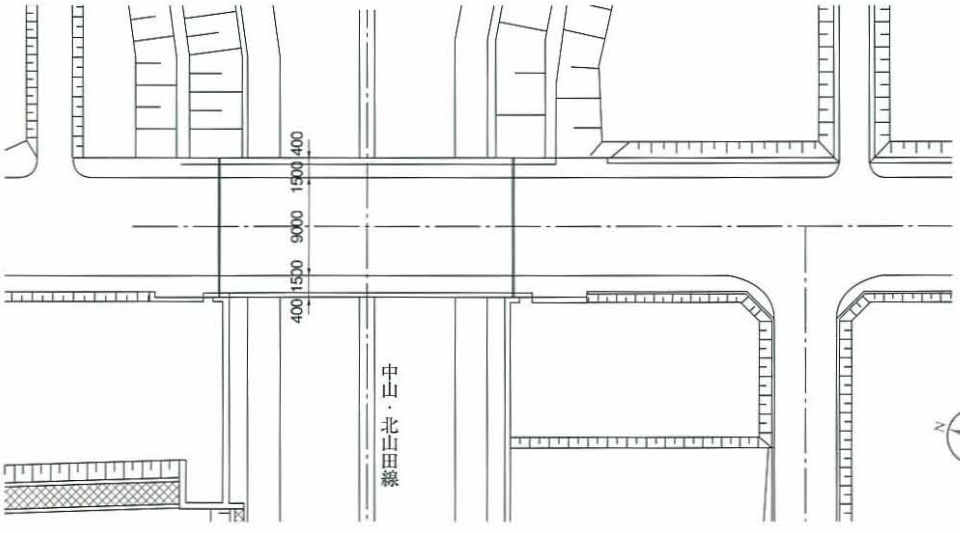
側面図



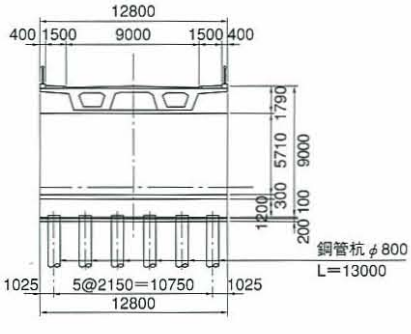
主桁断面図



平面図



A1橋台正面図



行逢橋（ゆきあいはし）

この橋は、荏田地区を南北に縦貫する区画道路と交差する新羽・荏田線をまたぐ道路橋である。

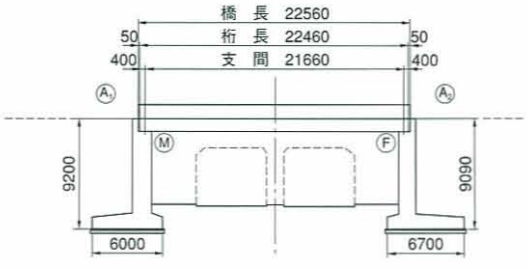
橋の南側は住宅街を経て荏田東第一小学校に至り、北側は地区外に通ずる。

橋の形式は桁高が大きく取れるのでPC単純床版の上路橋である。橋に添加物があるので2つの版桁を用いている。

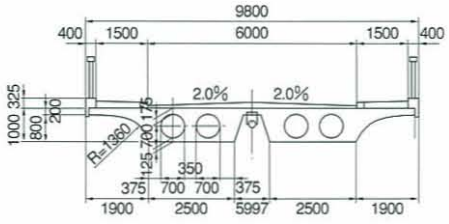
【設計概要】

- 橋名　行逢橋(A-3)
- 所在地　都筑区荏田南5丁目20番
- 竣工年月　昭和56年11月
- 上部構造形式　PC単純中空床版橋
- 下部構造形式　逆T式橋台
- 基礎構造形式　直接基礎
- 橋長(支間)　22.56(21.66)
- 幅員　1.50 + 6.00 + 1.50
- 設計荷重　TL-20
- 適用示方書　道路橋示方書・同解説 S53、55

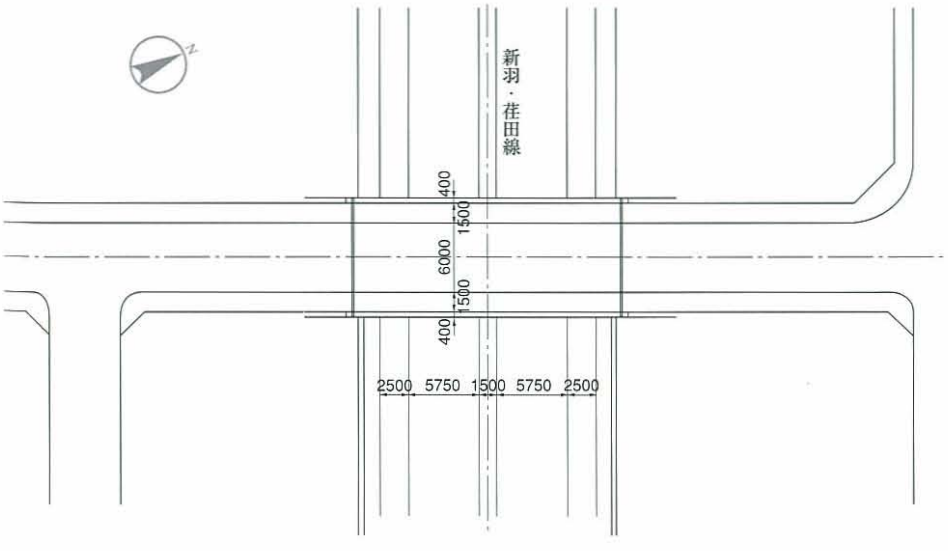
側面図



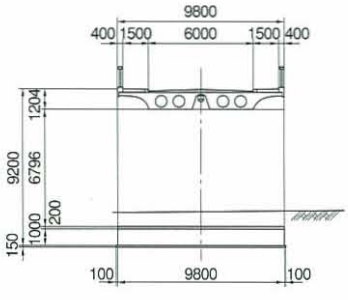
主桁断面図



平面図



A1橋台正面図



萌黄橋（もえぎはし）

この橋は佐江戸・北山田線と緑道「さざぶねのみち」および並列する区画道路の交差部にある道路橋である。橋上の歩道は佐江戸・北山田線によって東西に分断される緑道をつないでいる。西側は大原みねみち公園、東側は茅ヶ崎公園に通ずる。

橋の形式は桁高が高くとれるので、PC単純T桁の上路橋とした。

橋下は、比較的広い中央分離帯の植栽と東西に広がる緑道によって緑豊かな景観になっている。

緑道の分節点を形成する道路橋であるため、緑道としての空間イメージを橋梁部で分断することのないように、緑道への眺望を考慮してアルコーブを設けるとともに、エレメントのデザインに工夫をこらした。

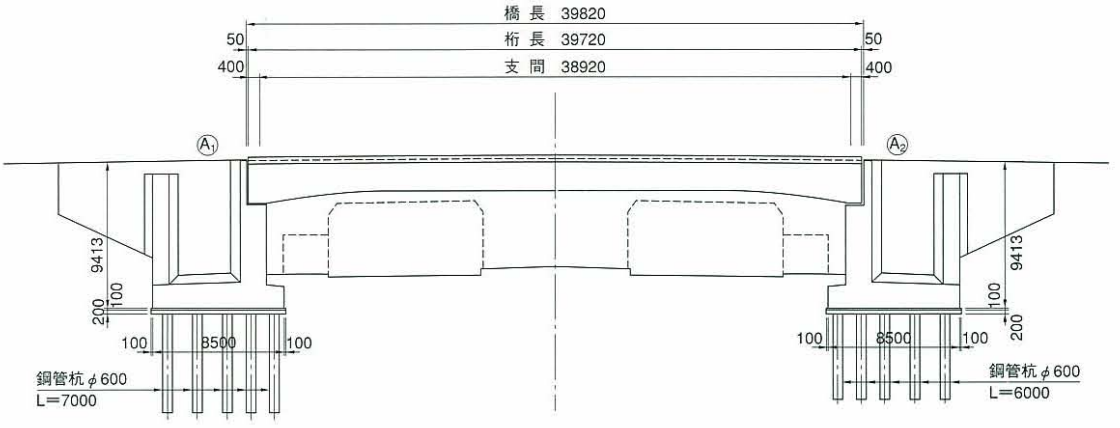
高欄はコンクリートの壁高欄とし、天端には自然石を並べ、重厚感を出している。アルコーブ部は開放感のある縦桟のシンプルなデザインを採用している。

歩道部の橋面舗装は、橋詰から続く落ち着きのある茶系のブロックを張り、アルコーブ部分は小舗石でアクセントをつけた。

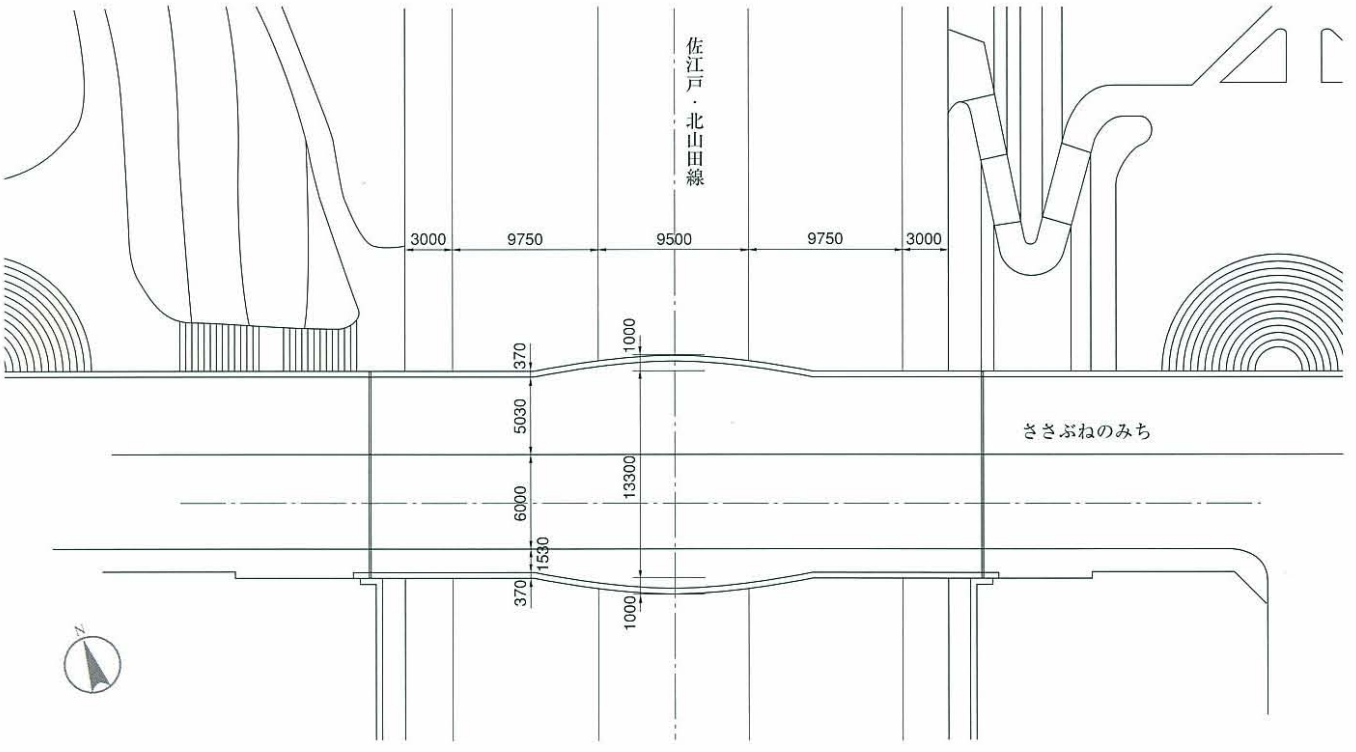
【設計概要】

- ●橋名　萌黄橋（A-4）
- ●所在地　都筑区茅ヶ崎南4丁目7番
- ●竣工年月　昭和59年3月
- ●上部構造形式　PC単純T型橋
- ●下部構造形式　逆T式橋台
- ●基礎構造形式　鋼管杭 ϕ 600 × 6.00～7.00
- ●橋長（支間）　39.82（38.92）
- ●幅員　5.03 + 6.00 + 1.53
- ●設計荷重　TL-20
- ●適用示方書　道路橋示方書・同解説 S53、55

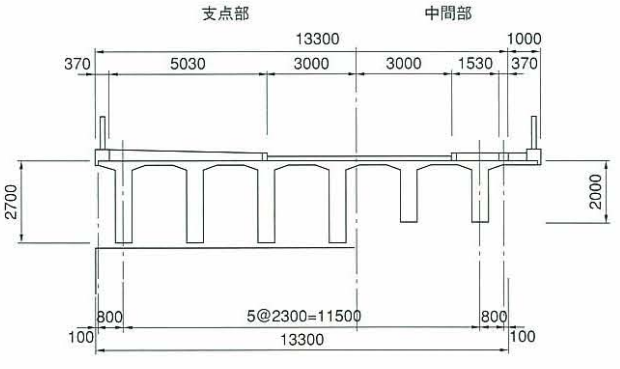
側面図



平面図



主桁断面図



郷の関橋（さとのせきはし）

この橋は丸子・中山・茅ヶ崎線をまたぐ道路橋である。

道路は東側で新羽・荏田線に合流する。西側は集合住宅街を抜け、つくし公園に通じている。

橋の形式は桁高が大きくとれるので、3径間連続T桁の上路橋である。高欄は標準的なアルミのバラスタータイプ、親柱はコンクリートの壁を用いている。

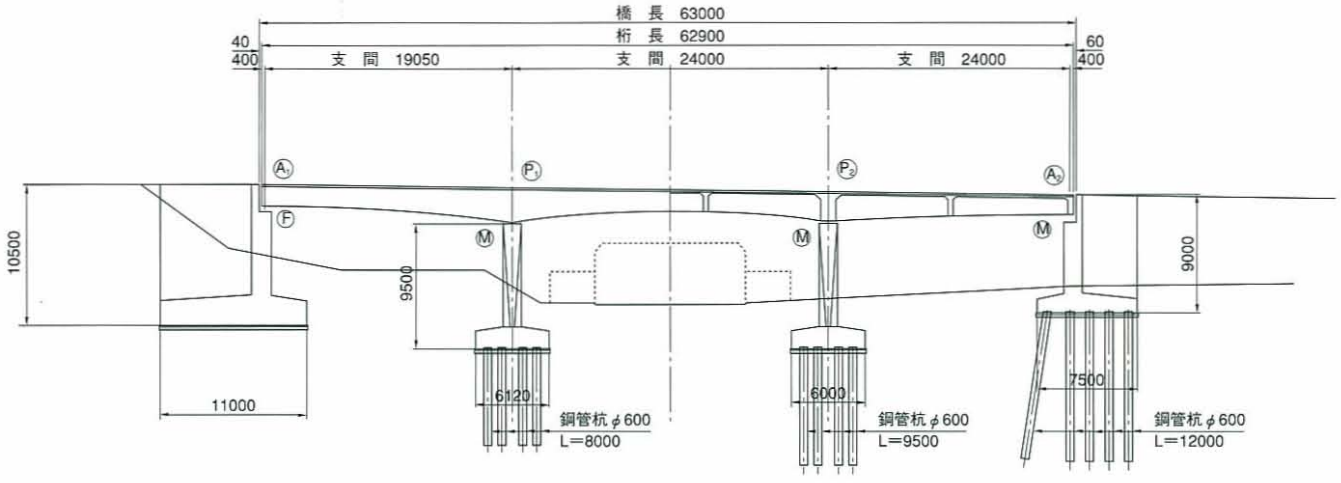
桁高は支点部と中間部を放物線で変化させ、桁下空間に開放感を与えている。

街路樹が大きな橋脚を覆い、人工的な構造物のもつ威圧感をやわらげている。

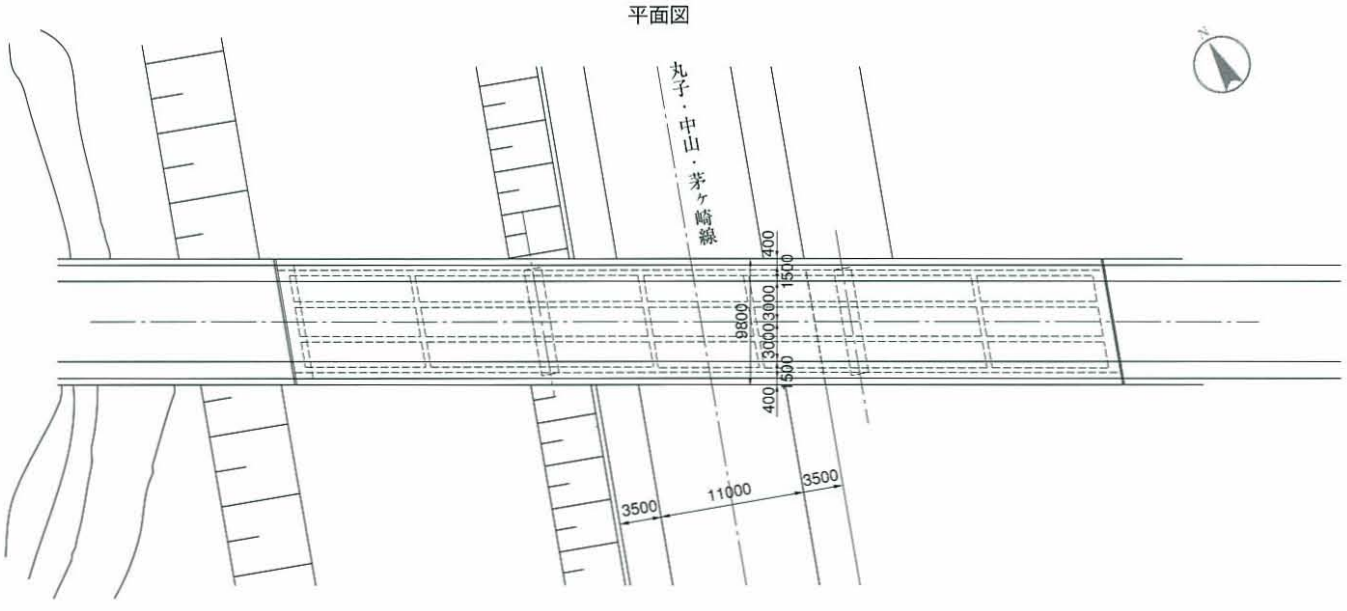
【設計概要】

- 橋名　郷の関橋（A-5）
- 所在地　都筑区勝田南2丁目2番
- 竣工年月　昭和60年2月
- 上部構造形式　PC 3径間連続T桁橋
- 下部構造形式　逆T式橋台、壁式橋脚
- 基礎構造形式　A_1直接基礎、橋脚、A_2鋼管杭ϕ600×8.00～12.00
- 橋長（支間）　63.00（19.05＋24.00＋19.05）
- 幅員　1.50＋6.00＋1.50
- 設計荷重　TL-20
- 適用示方書　道路橋示方書・同解説 S53、55

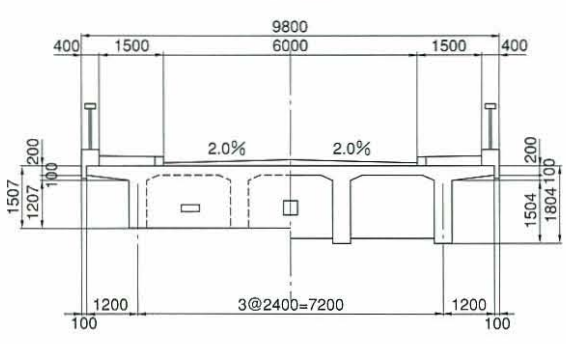
側面図



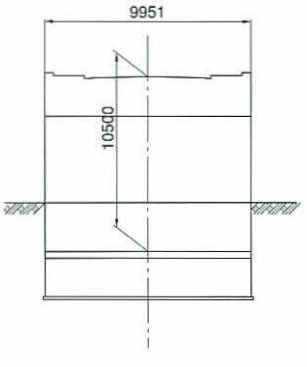
平面図



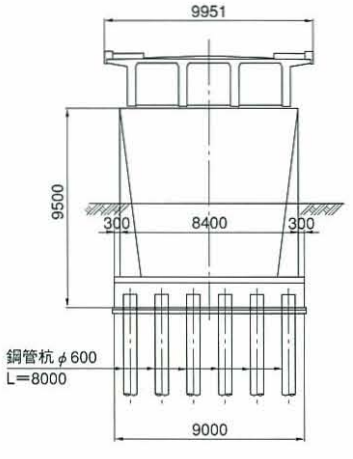
主桁断面図



A1 橋台正面図



P1 橋脚正面図



将門橋（まさかどはし）

この橋は新横浜・元石川線に架かる道路橋で、元石川方面から地区内に入って最初の跨道橋である。

橋は仲町台４丁目住区と仲町台１丁目の商業地区を南北につないでいる。

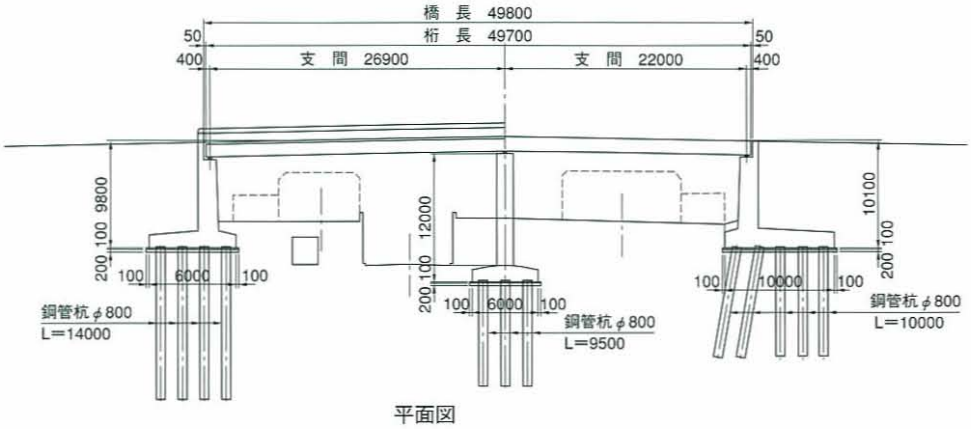
橋の形式は広い中央分離帯に橋脚を設置した２径間連続桁である。桁断面は桁高が大きくとれるので一般的な張り出しをもった等断面PC中空床版である。

高欄はコンクリートの壁高欄で、トップレールにアルミの半円形カバーを取り付け、表面はルート色であるブルー系の塗装を施してある。親柱の天端にはトップレールと同じ形状の自然石をのせ、橋の両端を引き締めている。

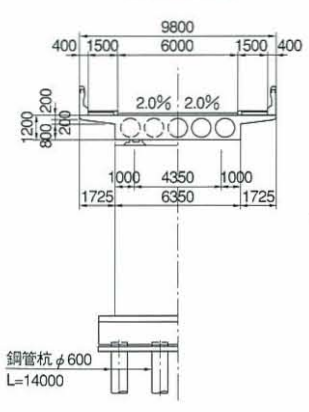
【設計概要】

- 橋名　将門橋（A-6）
- 所在地　都筑区仲町台４丁目３番
- 竣工年月　昭和59年３月
- 上部構造形式　PC２径間連続中空床版橋
- 下部構造形式　逆T式橋台、柱式橋脚
- 基礎構造形式　鋼管杭φ800×4.50～14.00
- 橋長（支間）　49.80（26.90＋22.00）
- 幅員　1.50＋6.00＋1.50
- 設計荷重　TL-20
- 適用示方書　道路橋示方書・同解説 S53、55

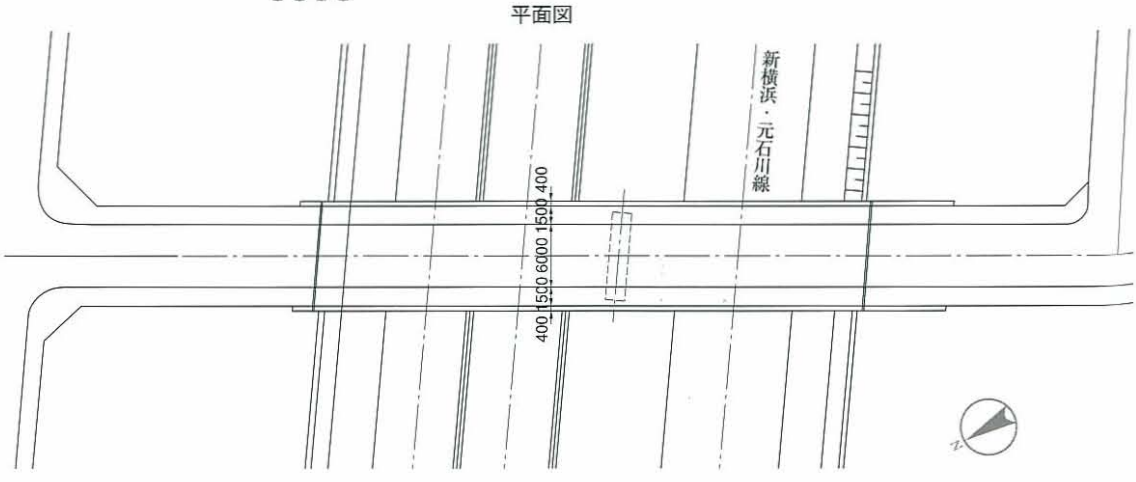
側面図



主桁断面図



平面図



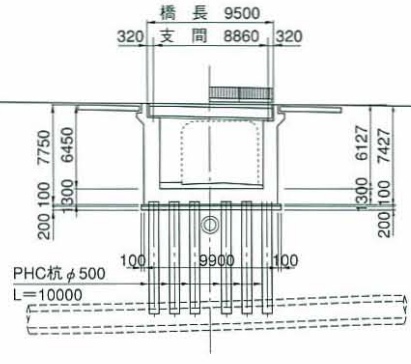
北川庚申橋（きたがわこうしんはし）

この橋は大熊・東山田線に架かる道路橋である。橋下の路線は早渕３丁目の住区と第３京浜道路の北川、庚申坂地下道とを結んでいる。道路の幅員が狭いので、橋台は左右の縦壁を連結させたU型橋台を採用し、上部工はPCプレキャスト部材を用いている。

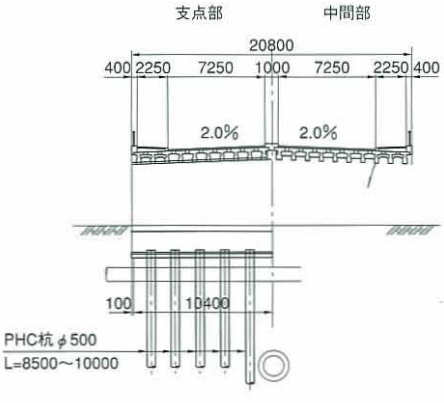
【設計概要】

- 橋名　北川庚申橋(A-7)
- 所在地　都筑区早渕３丁目34番
- 竣工年月　昭和61年３月
- 上部構造形式　PC単純T型桁橋
- 下部構造形式　U型橋台
- 基礎構造形式　PHC杭φ500×8.50～10.00
- 橋長(支間)　9.50(8.86)
- 幅員　(2.25＋7.25)×2
- 設計荷重　TL-20
- 適用示方書　道路橋示方書・同解説 S53、55

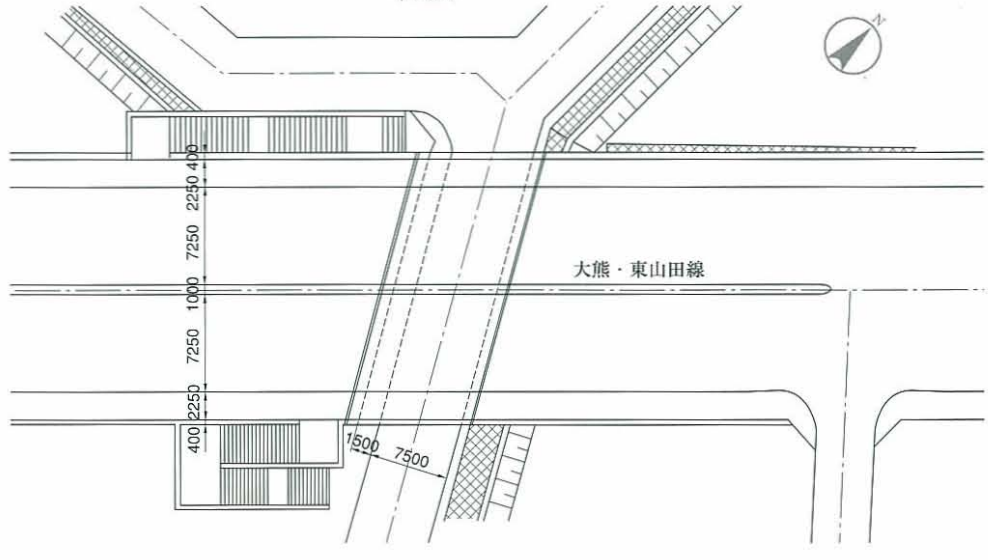
側面図



主桁断面図



平面図



木陰橋（こかげはし）

この橋は戸建て住宅街を周回する区画道路上にあり、緑道「ゆうばえのみち」をまたぐ道路橋である。

区画道路の南側のルート上には夕やけ橋があり、橋下の緑道「ゆうばえのみち」は橋の西側で花見山かりん公園とつながっている。

構造形式は緑道幅が狭いので単径間のRCボックスカルバート構造を採用した。

高欄はコンクリートの壁高欄、半円形に丸められた天端の手すり部分は茶系のタイル張りとなっている。また、壁高欄と一体となった親柱には白い自然石が張られている。

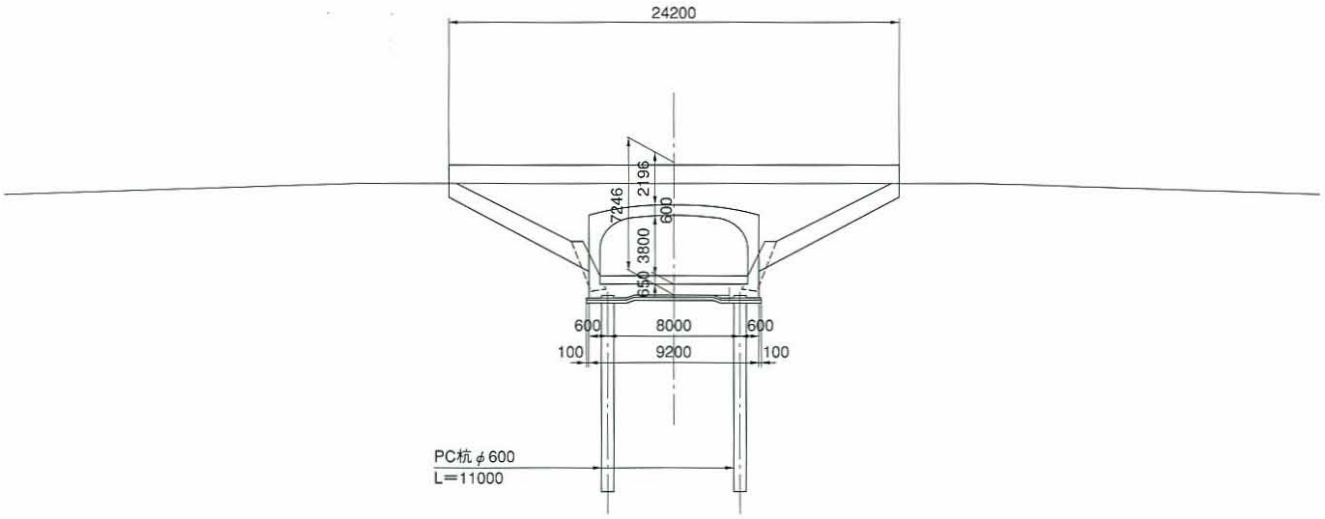
緑道から見える桁、橋台はコンクリートの打ち放しであるが、ボックスの開口部にはアーチ状の曲線を入れ、側面は丸く面取りをするなど、公園の入口として歩行者に威圧感をもたせない配慮がされている。

自然石の石積みでできたアプローチ階段は、両側を植栽の緑で覆い、周囲の自然景観の中に溶け込んでいる。

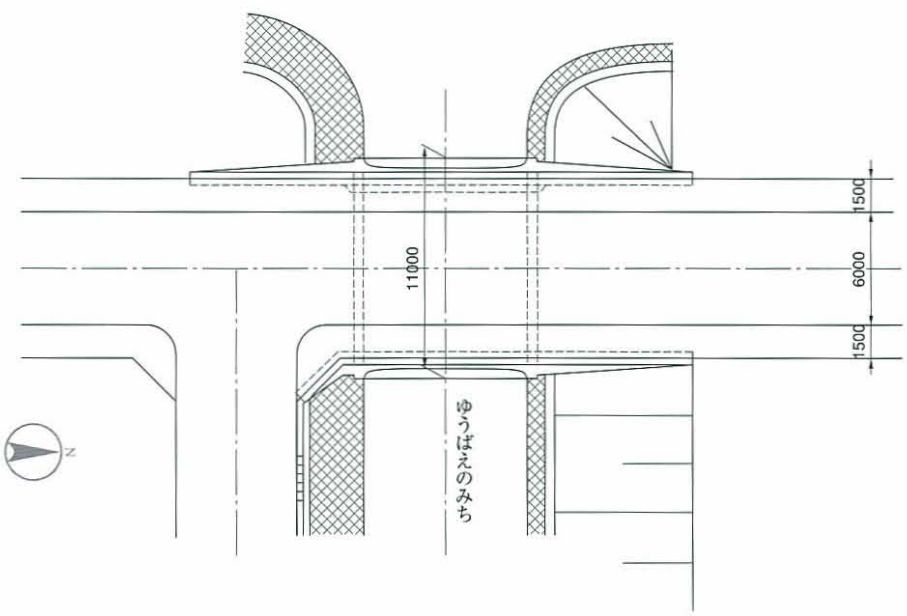
【設計概要】

●橋名	木陰橋(B-1)
●所在地	都筑区見花山20番
●竣工年月	昭和57年8月
●構造形式	RCボックスカルバート
●基礎構造形式	PC杭φ600×11.00
●内空断面	8.00×3.80
●幅員	5.00
●設計荷重	TL-20
●適用示方書	道路橋示方書・同解説 S53、55

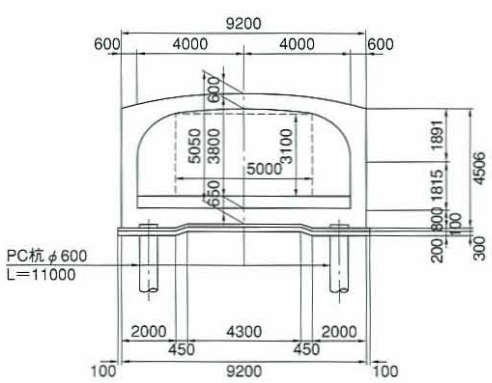
側面図



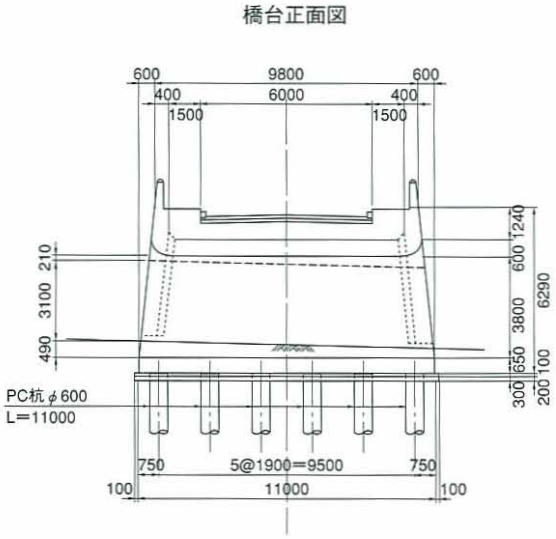
平面図



断面図



橋台正面図



御影橋（みかげはし）

この橋は中山・北山田線と緑道「ささぶねのみち」の交差部に架かる道路橋である。緑道を北上すると鴨池公園があり、南には葛ケ谷公園がある。

橋の形式は緑道の幅員が狭く、道路に埋設物があるのでRCボックスカルバートを採用した。緑道の大きなV字形の谷間を、躯体の翼壁と擁壁でふさいでいる。ボックス延長が長いため、道路中央分離帯にグレーティングをはめ込み明かりとりを設けてある。

高欄は安定感のある壁高欄とし、笠木には白い御影石を置き、重厚感を出した。一体化した親柱にはオブジェを置き、趣のある雰囲気を出している。また、親柱に続く優美な曲線の御影石が、橋詰を引き締めている。

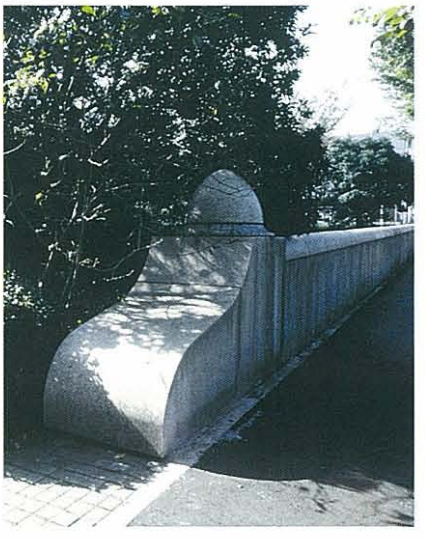
鴨池公園側には緑道を見おろすアルコーブを設け、くつろぎのある歩道空間としている。また、開口部には広がりをもたせ、緑道へのつながりをスムースにするとともに、ボックスの内部空間を大きく見せている。胸壁と翼壁面の自然石は、法面の植栽とともに落ち着いた雰囲気を漂わせている。

葛ケ谷公園側の開口部にはひさしを設け、公園のゲートとして演出した。V字形に開いた法面から見える外観がゲート性をさらに高めている。

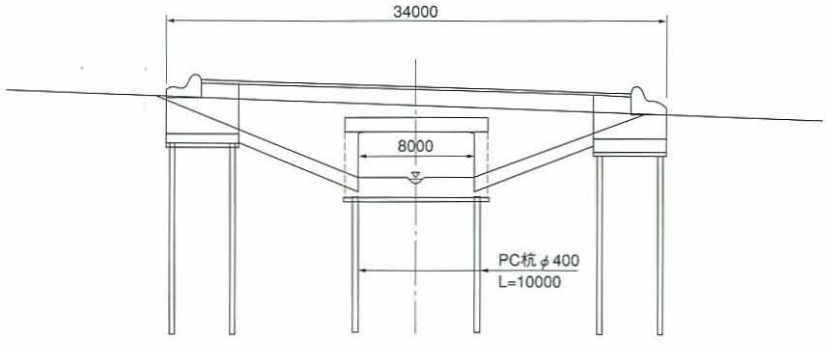
せせらぎまで敷きつめた遊歩道の小舗石、御影石の渡し、そして腰石積みなどが辺りの自然景観に溶け込んでいる。

【設計概要】

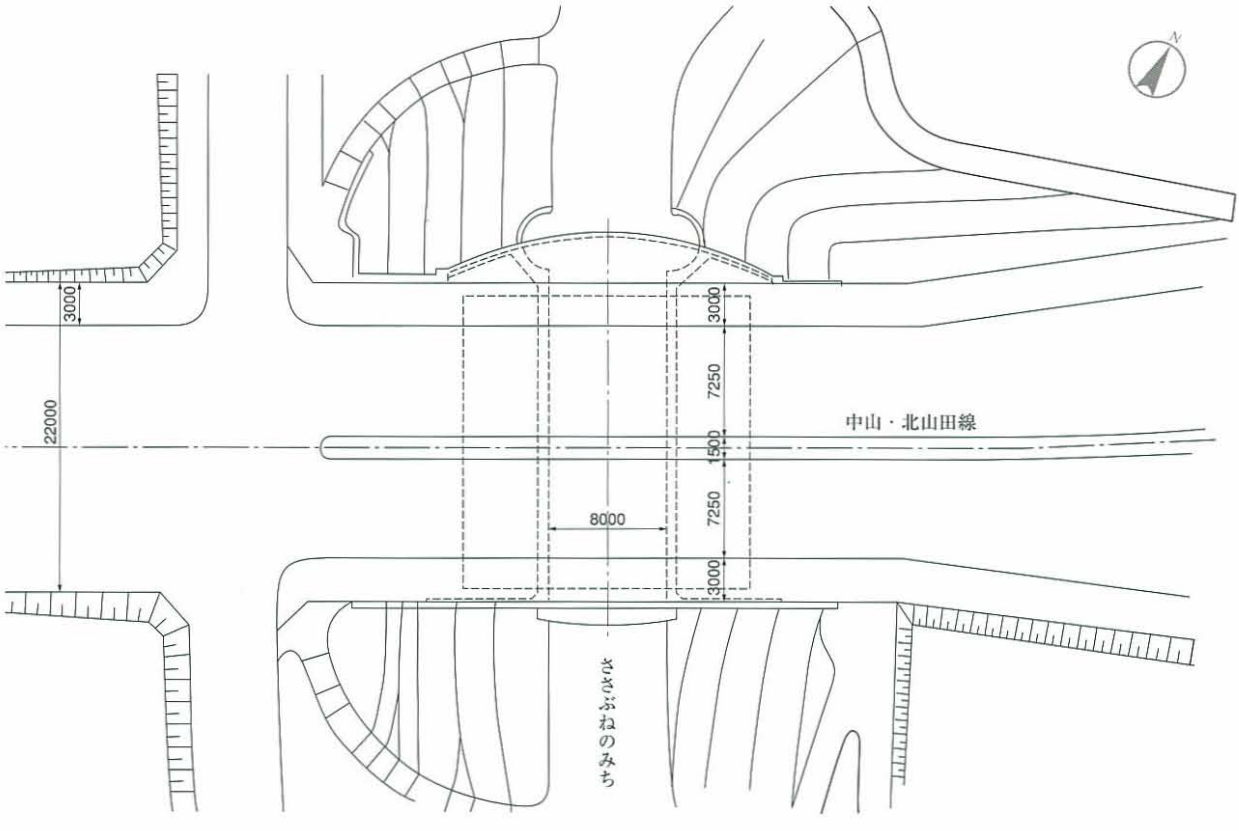
- 橋名　御影橋(B-2)
- 所在地　都筑区荏田東2丁目25番
- 竣工年月　昭和58年3月
- 構造形式　RCボックスカルバート
- 基礎構造形式　PC杭φ400×10.00～11.00
- 内空断面　8.00×3.80
- 幅員　(3.00＋7.25)×2
- 設計荷重　TL-20
- 適用示方書　道路橋示方書・同解説 S53、55



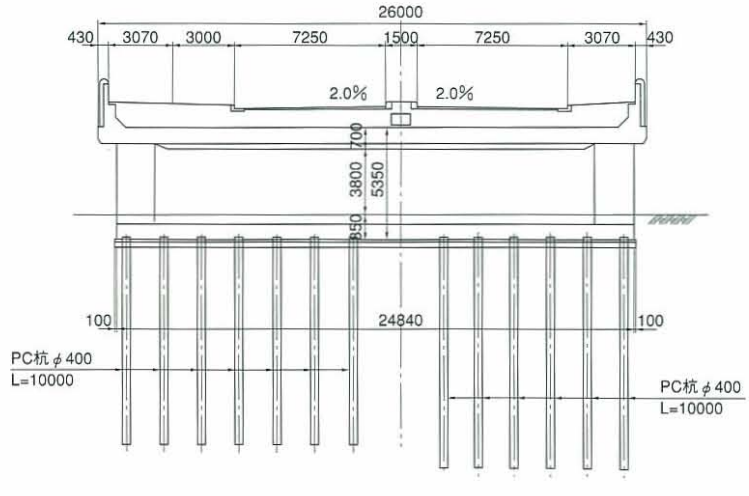
側面図


34000
8000
PC杭 φ400
L=10000

平面図


N
3000
22000
3000
7250
1500
7250
3000
8000
中山・北山田線
さざぶねのみち

断面図


26000
430
3070
3000
7250
1500
7250
3070
430
2.0%
2.0%
700
3800
5350
850
100
24840
100
PC杭 φ400
L=10000
PC杭 φ400
L=10000

渋沢橋（しぶさわはし）

この橋は新羽・荏田線に架かる道路橋である。橋下はかたわらをせせらぎが流れる緑道「ささぶねのみち」が通っている。

橋の南側には鴨池公園があり、「ささぶねのみち」に沿って小・中学校用地がある。「ささぶねのみち」は、さらに橋の北側で総合公園とつながっている。

橋の形式は、橋長が比較的長く桁高があまりとれないので、単径間の橋がもつ扁平な感じを避けるため、3径間変断面RC桁を採用している。

桁はコンクリートの打ち放し。橋台、橋脚にははつりを施してあり、一部は塗装で仕上げ、コンクリートの冷たい肌合いをやわらげている。

比較的長い橋長を生かし、高欄には鋳鉄製の斜め格子を連続して使うことにより、シンプルな中にも伝統的な重厚感をかもし出している。

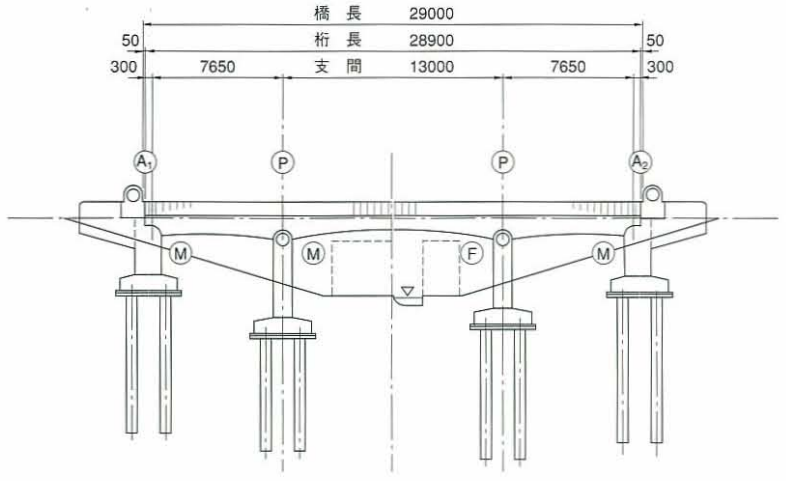
親柱には自然石の黒御影を張り、高欄の端を引き締めている。

橋台から橋脚にかけてゆるやかな斜面に植栽をはわせ、緑道からの視界を開口部に絞っている。橋下の空間は高さがなく、暗くなりがちであるので、中央分離帯にグレーティングをはめ込み、桁下に自然の光が射し込む配慮がなされた。せせらぎが開口からの陽光を反映して、橋下をさらに明るくしている。

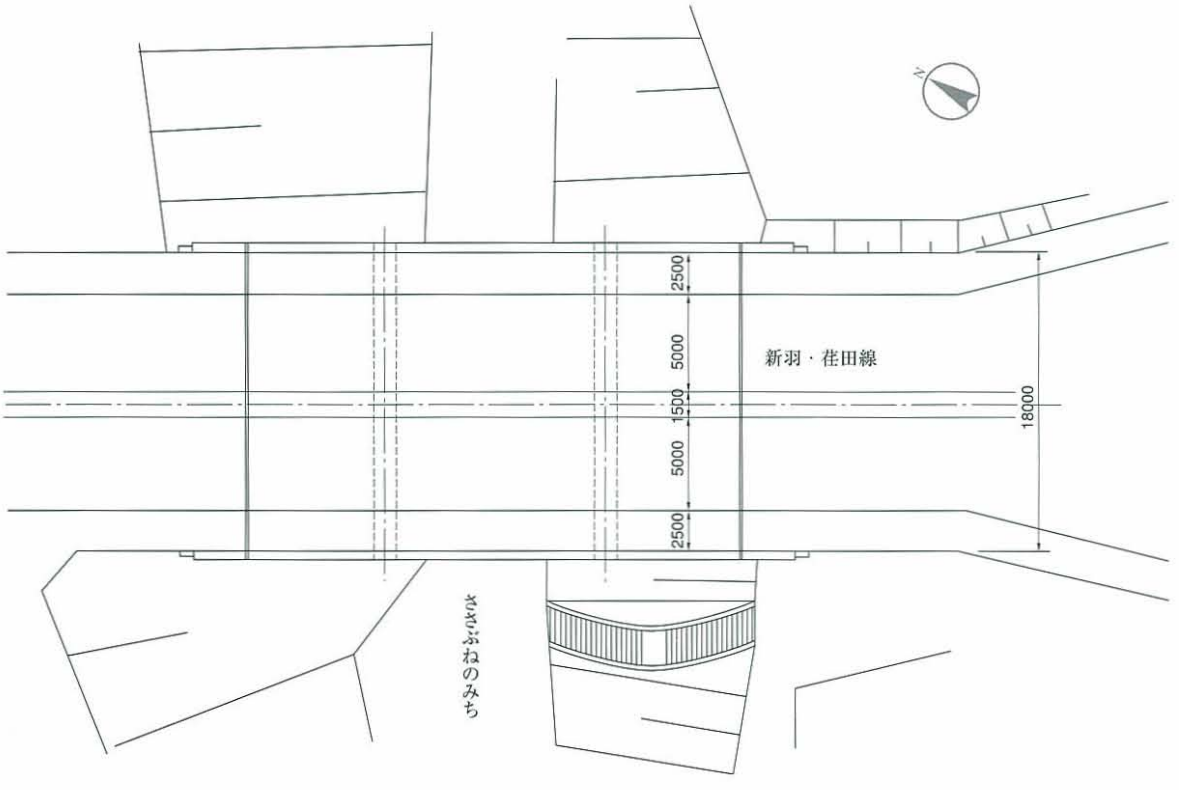
【設計概要】

●橋名	渋沢橋(B-5)
●所在地	都筑区荏田東4丁目4番
●竣工年月	昭和58年3月
●上部構造形式	RC 3径間連続T桁橋
●下部構造形式	逆T式橋台、壁式橋脚
●基礎構造形式	杭基礎
●橋長(支間)	29.00(7.65 + 13.00 + 7.65)
●幅員	(2.50 + 5.75) × 2
●設計荷重	TL-20
●適用示方書	道路橋示方書・同解説 S53、55

側面図

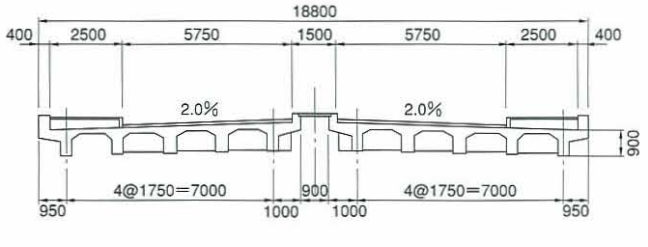


平面図

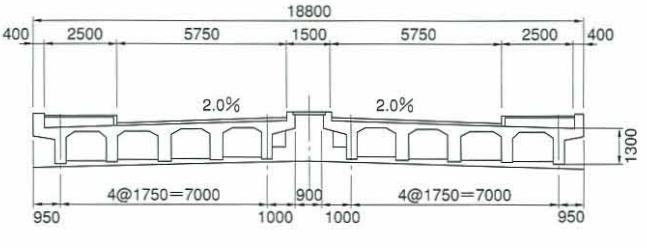


主桁断面図

径間中央



中間支点



竹園橋（たけぞのはし）

この橋は荏田東１丁目と４丁目を結ぶ区画道路上にあり、緑道「ささぶねのみち」をまたぐ道路橋である。

構造形式は緑道の幅員が狭いのでRC門型カルバート構造とし、躯体から張り出した翼壁と擁壁でＶ型の谷間を塞いでいる。

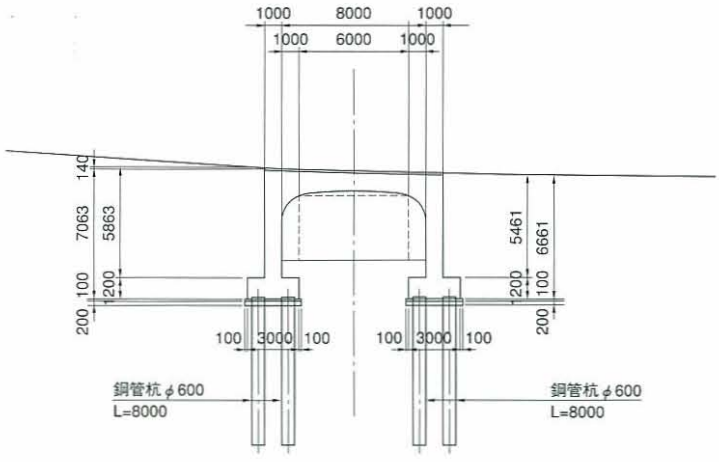
高欄は鋳鉄製の斜め格子でできており、天端を丸めた親柱には自然石が張られ、落ち着いた造りとなっている。

タウンセンターから緑道「ささぶねのみち」への導入箇所でもあり、ゲートとしての意味合いを付加したデザインが採用されている。

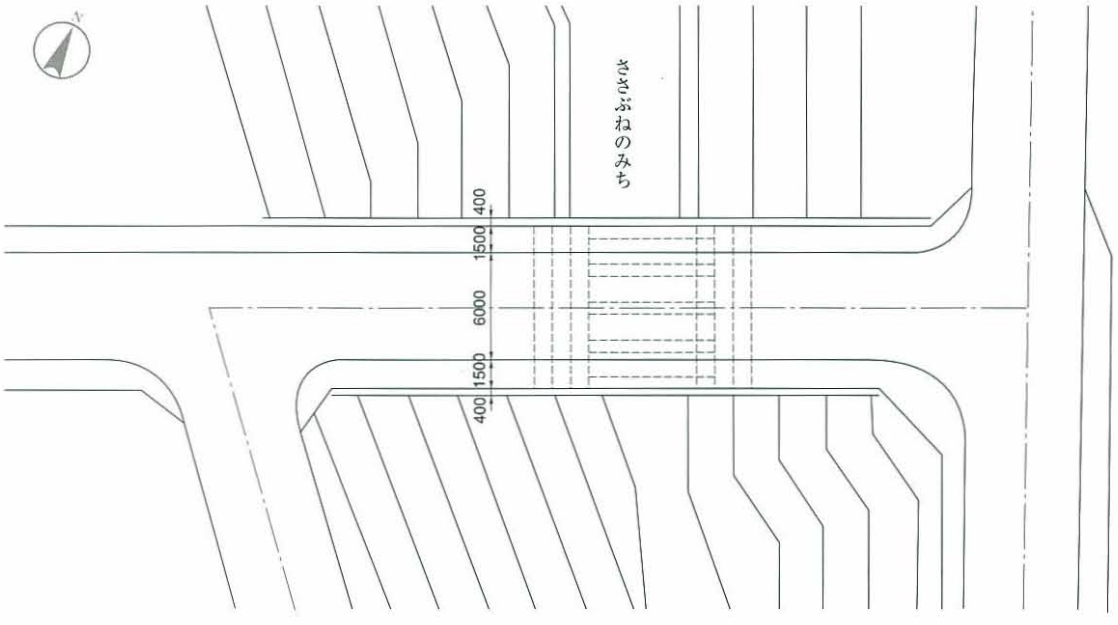
【設計概要】

●橋名	竹園橋(B-6)
●所在地	都筑区荏田東４丁目７番
●竣工年月	昭和62年11月
●構造形式	RC門型カルバート
●基礎構造形式	鋼管杭φ600×8.00
●内空断面	8.00×3.50
●幅員	1.50＋6.00＋1.50
●設計荷重	TL-20
●適用示方書	道路橋示方書・同解説 S53、55

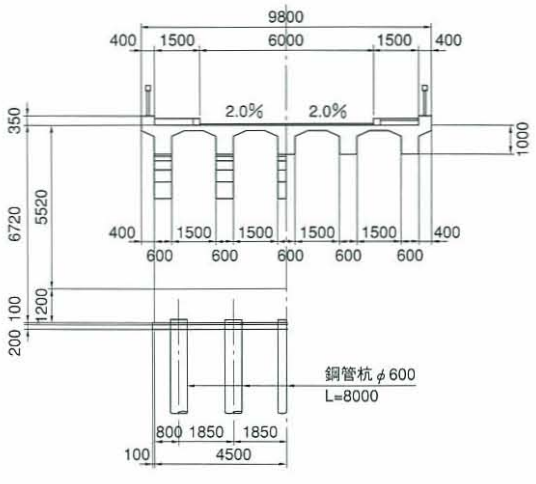
側面図


1000
8000
1000
1000
6000
1000
140
7063
5863
100
200
5461
6661
200
100
200
100
3000
100
100
3000
100
銅管杭 φ600
L=8000
銅管杭 φ600
L=8000

平面図


N
さざぶねのみち
400
1500
6000
1500
400

断面図


9800
400
1500
6000
1500
400
2.0%
2.0%
350
1000
6720
5520
400
1500
1500
1500
1500
400
600
600
600
600
600
200
100
1200
銅管杭 φ600
L=8000
800
1850
1850
100
4500

若葉橋（わかばはし）

この地下道は新羽・荏田線の心行寺入口交差点から南西に延びる区画道路をくぐる歩行者専用道路である。

地下道の西側は小中学校用地を通り、緑道「ささぶねのみち」に至っている。

構造形式は歩道幅員が狭いので、RCボックスカルバートを採用した。

カルバート胸壁が高いので、開口部に面取りを施したり、ひさしを丸く突き出すことで変化をもたせ、圧迫感をやわらげている。

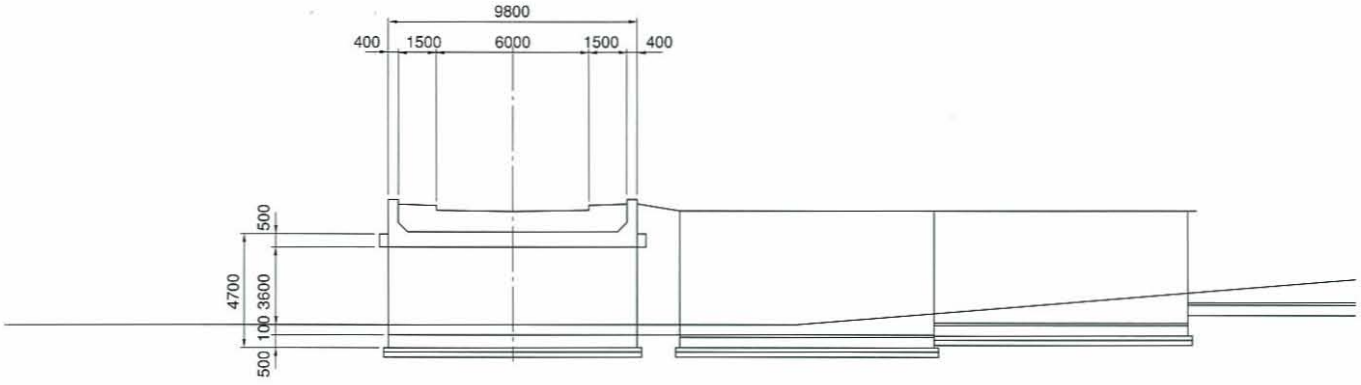
上部道路の高欄はシンプルなデザインで、鋼製の縦桟に白の塗装が施されている。

年月を経て胸壁面に茂った蔦と、掘割りの擁壁を覆っている大きめの植栽が、コンクリート壁の地下道から受ける閉塞感を軽減している。

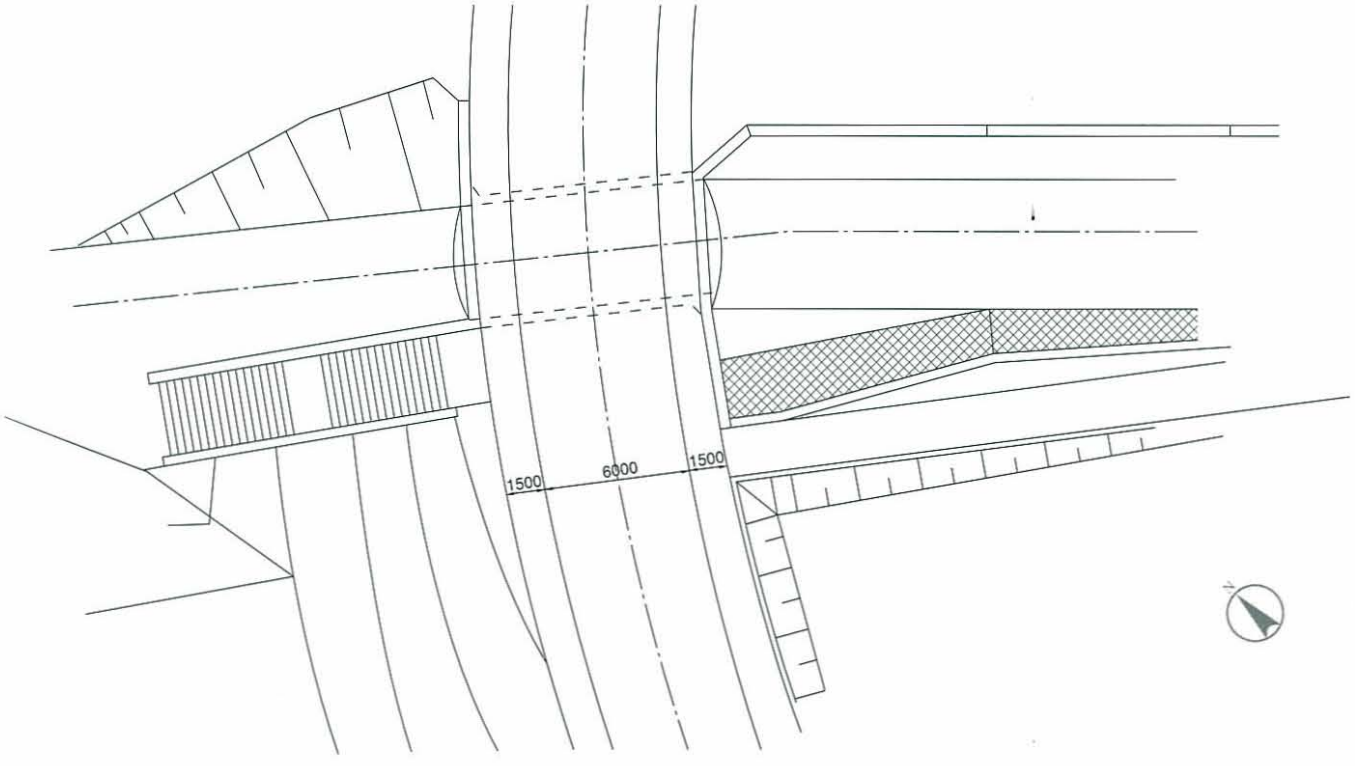
【設計概要】

●橋名	若葉橋(B-7)
●所在地	都筑区荏田東１丁目20番
●竣工年月	昭和60年１月
●構造形式	RCボックスカルバート
●基礎構造形式	直接基礎
●内空断面	4.50 × 3.60
●幅員	1.50 + 6.00 + 1.50
●設計荷重	TL-20
●適用示方書	道路橋示方書・同解説 S53、55

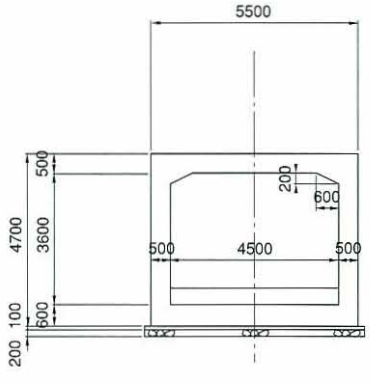
側面図


9800
400
1500
6000
1500
400
500
4700
3600
100
500

平面図


1500
6000
1500

断面図


5500
500
4700
3600
100
600
200
200
600
500
4500
500

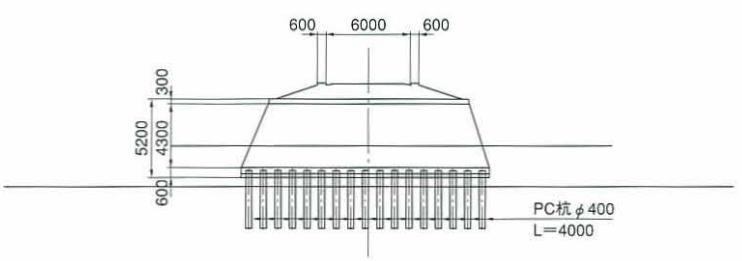
渋沢地下道（しぶさわちかどう）

この地下道は緑道「ささぶねのみち」の北端にあって、区画道路をくぐっている。緑道は竹の里梅花墓苑わきを通り、荏田東4丁目に至っている。

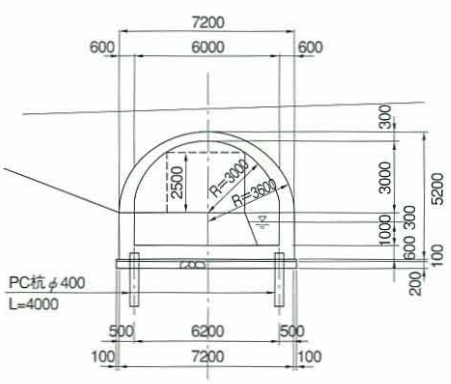
構造形式は歩道幅員が狭いので、構造的に有利なRCアーチカルバートを採用した。

アーチの縁取り、袖壁に自然石を積み上げ、地下道を周囲の緑の景観となじませている。

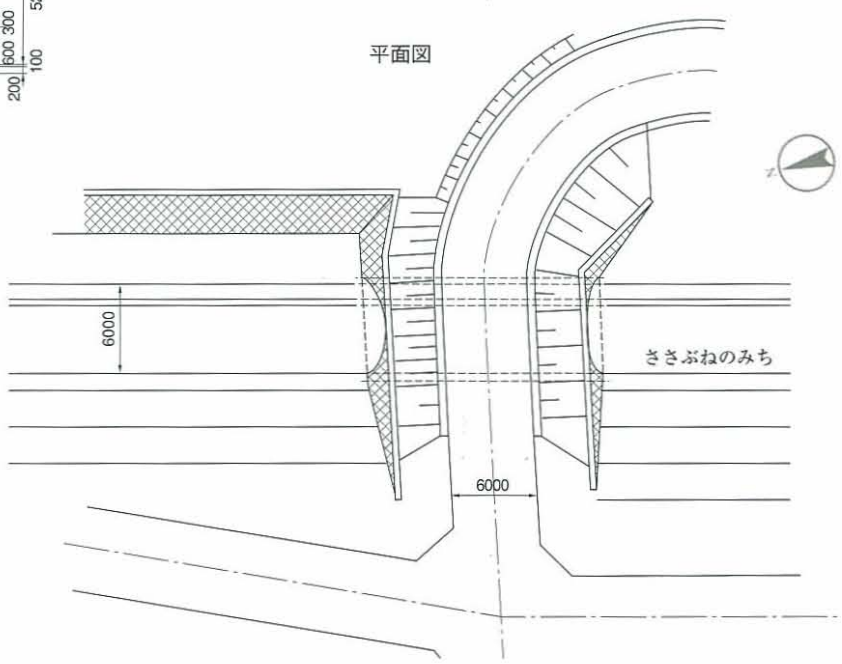
側面図



断面図



平面図



【設計概要】

- 橋名　渋沢地下道(B-4)
- 所在地　都筑区荏田東4丁目11番
- 竣工年月　昭和61年3月
- 構造形式　RCアーチカルバート
- 基礎構造形式　PC杭φ400×4.00
- 内空断面　6.00×4.30
- 幅員　6.00
- 設計荷重　TL-20
- 適用示方書　道路橋示方書・同解説 S53、55

中の瀬地下道（なかのせちかどう）

この地下道は新羽・荏田線をくぐる歩行者専用道路である。

地下道の南側はすいせん児童公園に通じ、北側は区の総合庁舎を経て、総合公園に至っている。

地下道は斜路、階段で新羽・荏田線と結ばれている。斜路、階段を上ると荏田東バス停がある。

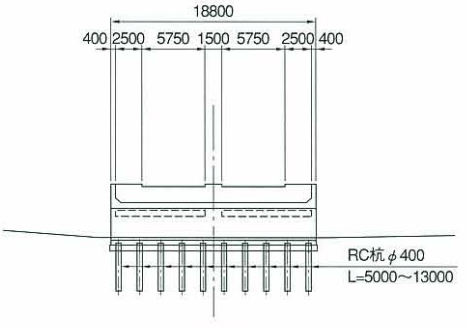
構造形式は幅員が狭いので、RCボックスカルバートを採用している。

カルバート胸壁が高いので、側壁を自然石積みとし、歩行者に圧迫感を与えない配慮がなされている。

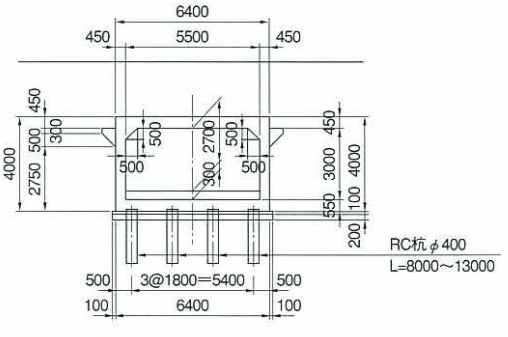
【設計概要】

- 橋名　中の瀬地下道(B-9)
- 所在地　都筑区荏田東４丁目２番
- 竣工年月　昭和58年３月
- 構造形式　RCボックスカルバート
- 基礎構造形式　RC杭φ400×8.00～13.00
- 内空断面　5.50×3.00
- 幅員　(2.50＋5.75)×2
- 設計荷重　TL-20
- 適用示方書　道路橋示方書・同解説 S53、55

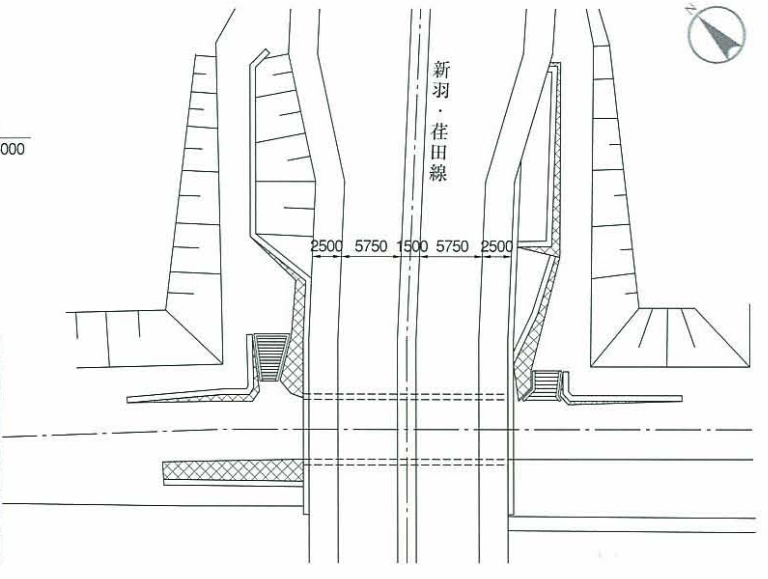
側面図



断面図



平面図



茅ヶ崎地下道（ちがさきちかどう）

この地下道は新羽・荏田線をくぐる歩行者専用道路である。

地下道の南側は茅ヶ崎小・中学校を抜け、その先の茅ヶ崎公園に通じている。北側は戸建て住宅街を通り、茅ヶ崎グラウンドへと続いている。

地下道は斜路、階段で新羽・荏田線と結ばれており、斜路、階段を上ると茅ヶ崎中学校前のバス停がある。

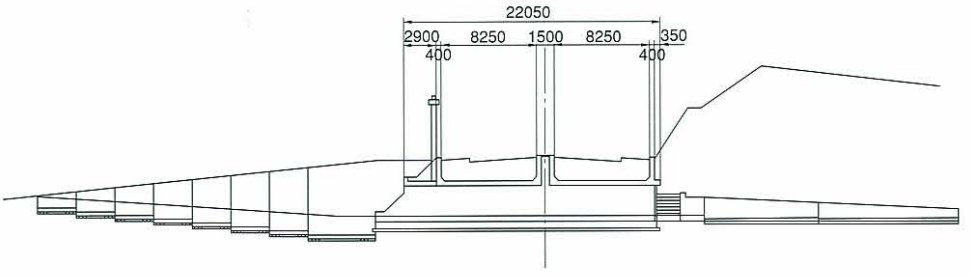
構造形式は、幅員が狭いのでRCボックスカルバートを採用している。

カルバートの胸壁と側壁の表面はたたき仕上げを施し、法面に自然石を張るなど、歩行者にやすらぎを与えている。

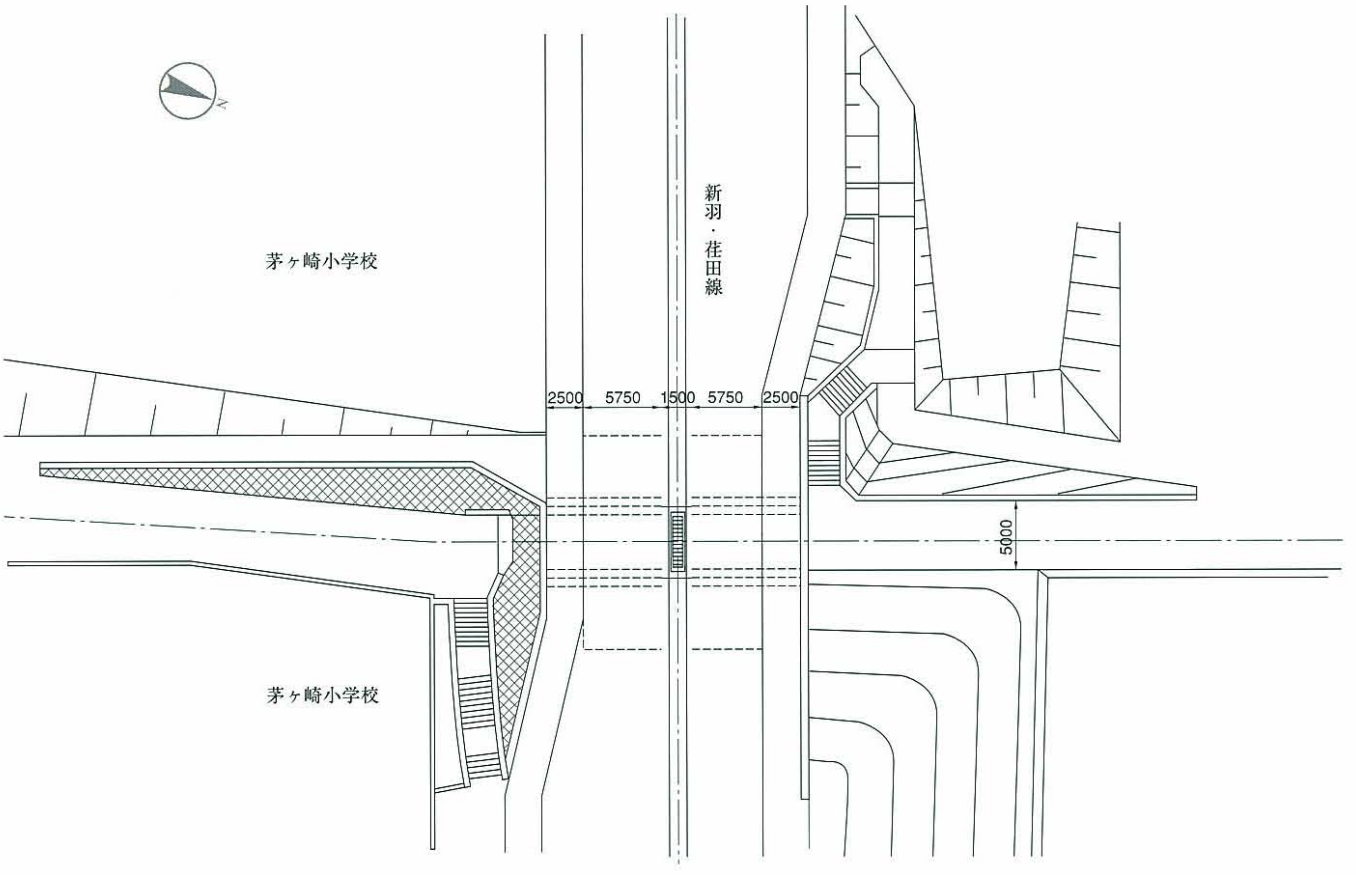
【設計概要】

- ●橋名　茅ヶ崎地下道(B-10)
- ●所在地　都筑区茅ヶ崎東3丁目6番
- ●竣工年月　昭和58年3月
- ●構造形式　RCボックスカルバート
- ●基礎構造形式　直接基礎
- ●内空断面　4.00×3.10
- ●幅員　(2.50＋5.75)×2
- ●設計荷重　TL-20
- ●適用示方書　道路橋示方書・同解説 S53，55

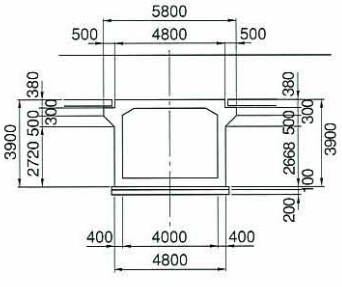
側面図



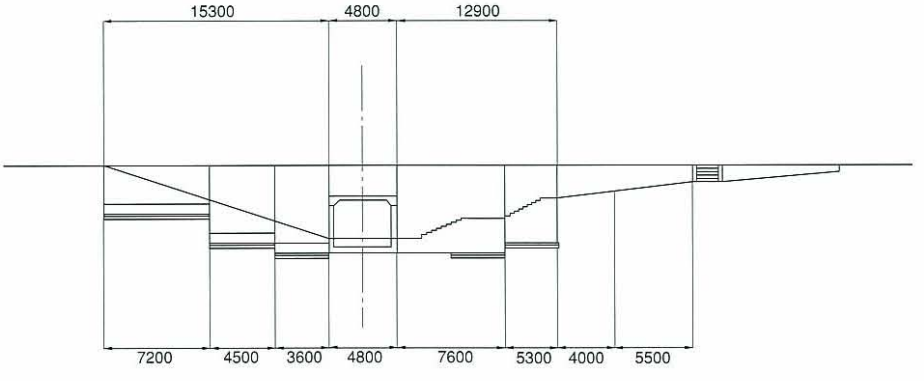
平面図



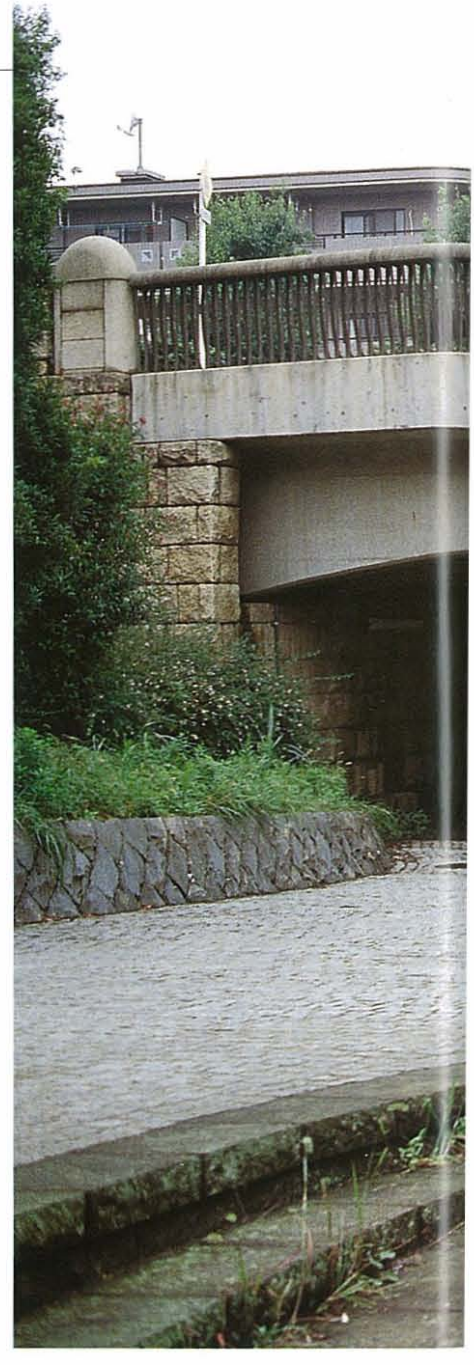
断面図



正面図



茅ヶ崎貝塚橋（ちがさきかいづかはし）



この橋は新羽・荏田線に架かる道路橋である。橋下は、緑道「せきれいのみち」になっている。

橋下の「せきれいのみち」を南へ行くと茅ヶ崎公園に通じている。また、北側はれんげ児童公園を経て、地区外へと抜ける。

橋の形式は、桁高が大きく取れるのでPC単純T桁の上路橋とした。

桁下がやや低く圧迫感を伴うことから、桁高を変化させ、大きな曲線のアーチでやわらかさを演出している。

桁下の空間が低く、暗くなりがちなので、中央分離帯にグレーティングをはめ込み、散策する人たちに配慮して、桁下に自然の光が射し込むように工夫している。

橋台には淡い色の自然石を積み上げ、桁のやわらかな曲線を包み込んでいる。

高欄は2本の鋳鉄製の束柱にコンクリートの笠木を載せて安定感を高め、親柱は自然石の御影石積みで重厚感を出している。

「せきれいのみち」の舗装はかたわらを流れるせせらぎに至るまで、自然石の小舗石を敷きつめている。また斜路は「せきれいのみち」と同様、小舗石で舗装され、法面には自然石積みが用いられている。また階段にも自然石を積み上げて使用するなど、使用されている原石が、周囲の植栽の緑や水のある風景の中に溶け込んで、落ち着きのある自然な景観を創り出している。

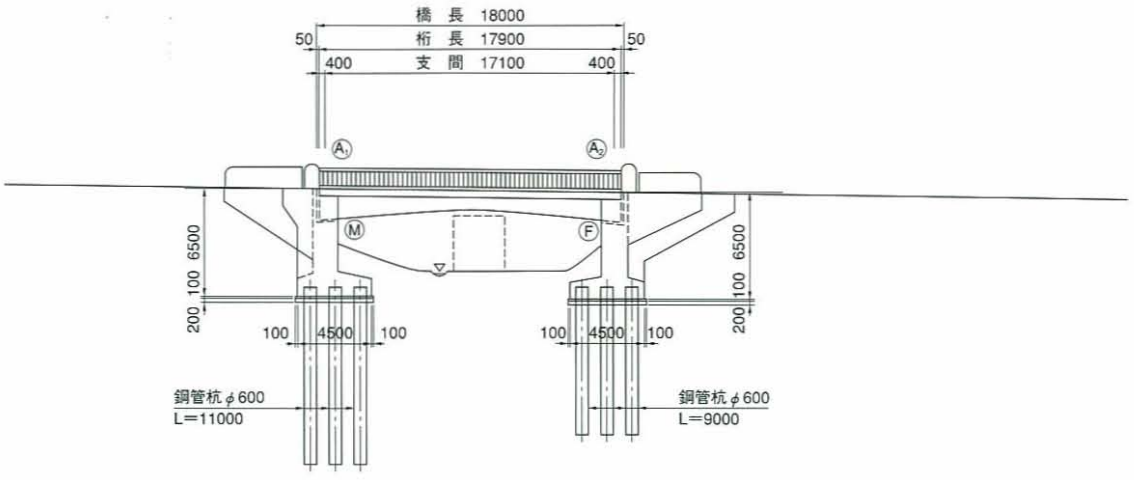
せせらぎが流れる緑道「せきれいのみち」は、茅ヶ崎貝塚橋の姿と相まって、緑に富んだ快適な散策コースとなっている。

【設計概要】

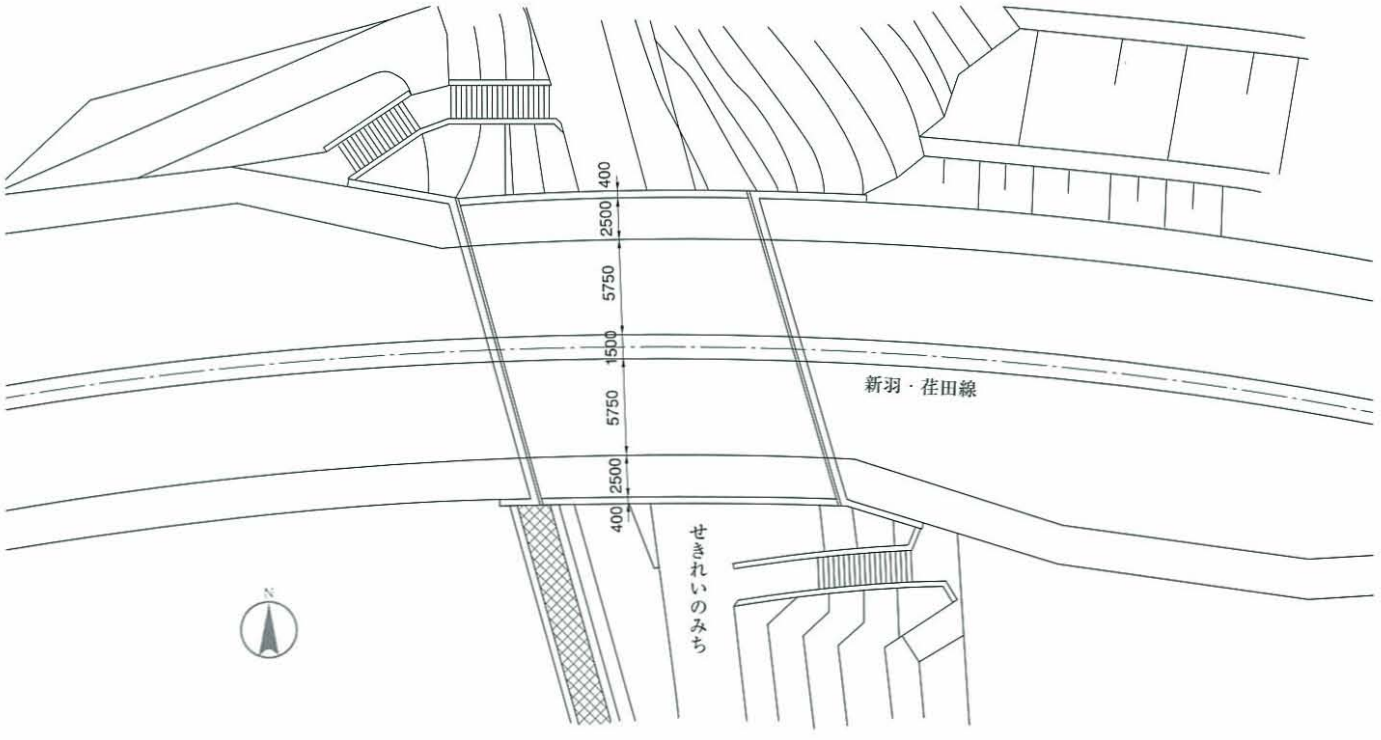
●橋名	茅ヶ崎貝塚橋(B-11)
●所在地	都筑区茅ヶ崎東2丁目1番
●竣工年月	昭和58年12月
●上部構造形式	PC単純T桁橋
●下部構造形式	逆T式橋台
●基礎構造形式	鋼管杭 ϕ 600×9.00～11.00
●橋長(支間)	18.00(17.10)
●幅員	(2.50＋5.75)×2
●設計荷重	TL-20
●適用示方書	道路橋示方書・同解説 S53、55

茅ヶ崎貝塚橋

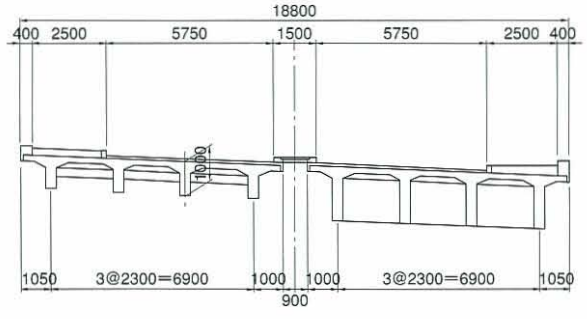
側面図



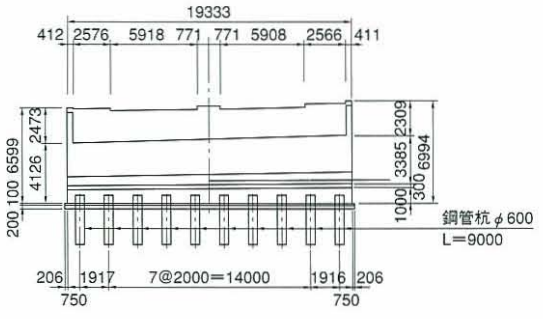
平面図



主桁断面図



A_1 橋台正面図



せせらぎ橋（はし）

この橋は新羽・荏田線に架かる道路橋で、せせらぎ公園のほぼ中央にあり、同公園を南北に区切っている。

橋の形式は遊歩道とせせらぎをまたぐRC 2連アーチカルバートである。

カルバート本体から大きく張り出した翼壁が緑道の谷間をふさぎ、シンメトリーに並んだアーチがいわゆる眼鏡橋を形成し、印象的な造りとなっている。

御影石でできた量感のある個性的な親柱は、やはりしっかりした造りの鋳鉄製高欄と相まって、どっしりとした重厚感のあるたたずまいを見せている。

高欄は真ん中から下が斜め格子、上部が縦桟といった凝った造りとなっており、高欄全体のデザインも、橋中央部にアルコーブをもつなど、橋全体のアクセントとなっている。

橋長が比較的短く幅員の広い橋面には、車道と舗道の境目に植栽を施し、橋上での歩行にゆとりを与えている。

両サイドに膨らんだアルコーブは、歩行者にとって、立ち止まって下を流れるせせらぎや公園の植栽の緑などを観賞できる、豊かなくつろぎの場所となっている。

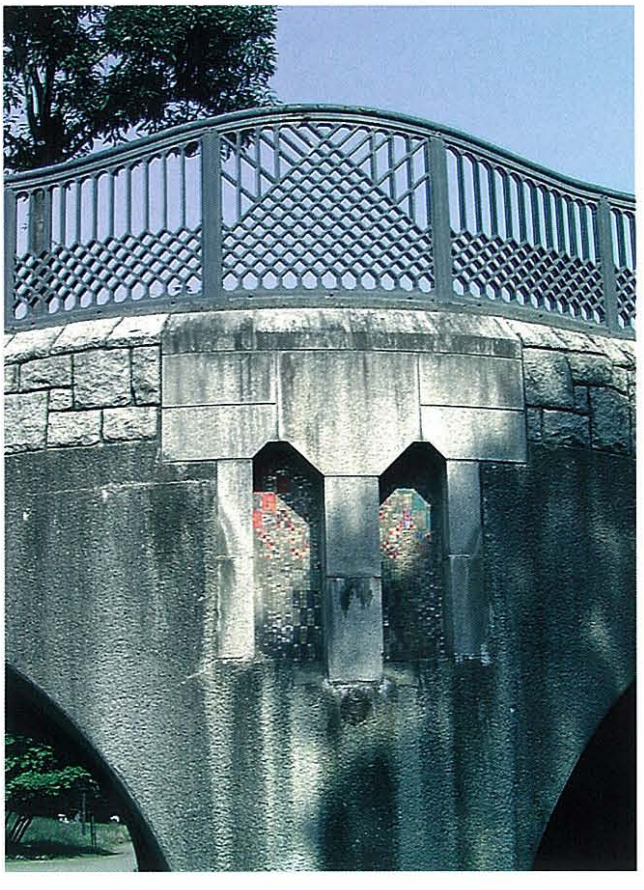
胸壁は開口部周辺がコンクリートのはつり仕上げとなっており、周辺にいくにしたがい、大きめで不規則に並んだ自然石の石積み、小舗石の石積みへと変化し、アルコーブ下のレリーフとあわせ、橋に豊かな表情をもたせている。

眼鏡橋がもつふたつの橋下空間は一つが遊歩道、もう一つがせせらぎの流れというように截然とふたつに分けられているが、構造上必要な橋下の中壁を横に断ち切ることによってせせらぎを見せ、閉塞感を緩和している。また、橋下空間があまり暗くならないように中央分離帯に広めのグレーティングをはめ込み、昼間は桁下に自然の光が射し込むようにしてある。アーチ内部も打ち放しのコンクリートのままではなく、やわらかな肌色のアクリル塗装が施され、暗い感じがしないよう配慮がなされている。夜間用としては、側壁に蛍光灯の照明が埋め込んである。

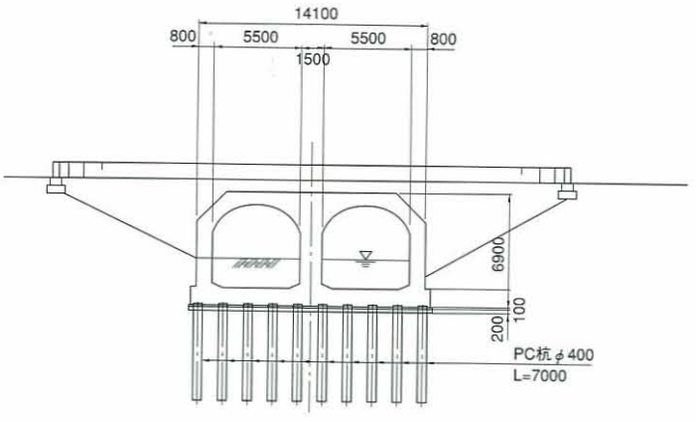
この存在感あふれるせせらぎ橋は、公園の中にあって、せせらぎの流れや植栽の緑とよく調和し、せせらぎ公園全体の景観上、大きなポイントとなっている。

【設計概要】

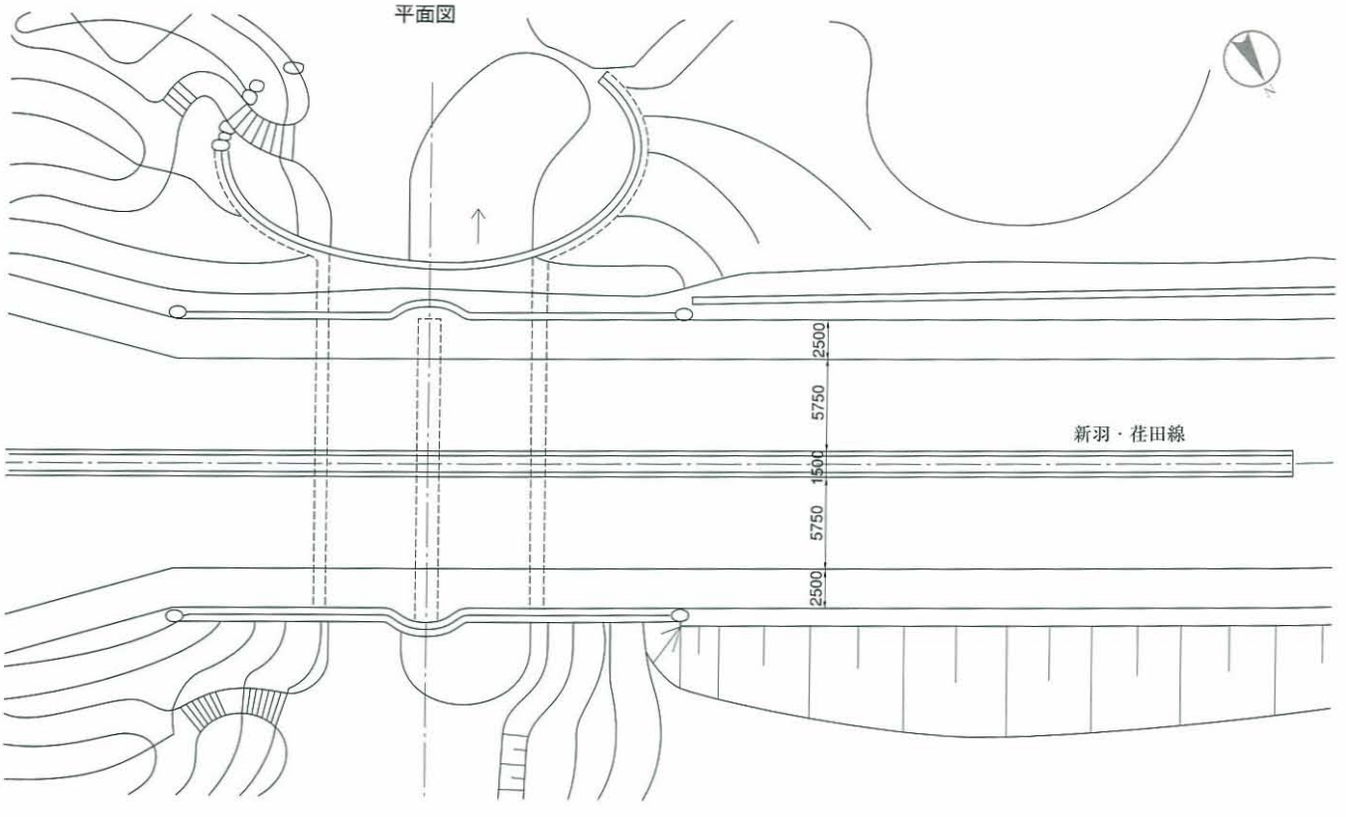
- 橋名　せせらぎ橋(B-12)
- 所在地　都筑区新栄町17番
- 竣工年月　昭和57年6月
- 構造形式　RC 2連アーチカルバート
- 基礎構造形式　PC杭 ϕ 400 × 7.00
- 内空断面　(5.50 + 5.20) × 2
- 幅員　(2.50 + 5.75) × 2
- 設計荷重　TL-20
- 適用示方書　道路橋示方書・同解説 S53、55



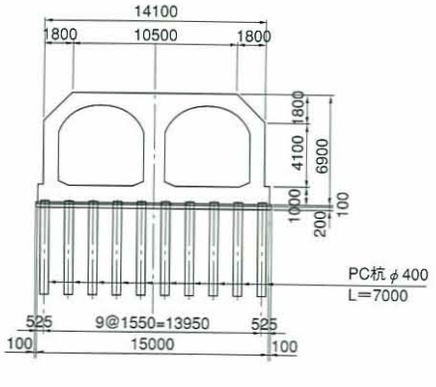
側面図



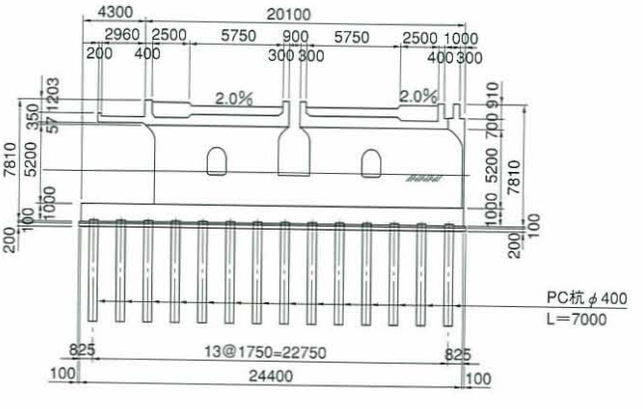
平面図



断面図



縦断面図



北原地下道（きたはらちかどう）

この地下道は、市営地下鉄3号あざみ野線仲町台駅から近隣センターを経てせせらぎ公園に至る歩行者専用道路にあり、仲町台2丁目を周回する区画道路をくぐる地下道である。

構造形式は幅員が狭く構造的に有利なRCアーチカルバートを採用した。

開口部の正面は半円の片方を引っ張ったような左右非対称形状で、歩行者に独特な印象を与えている。

区画道路の高欄はアルミパイプのトップレールにメッシュのステンレス製ネットが張られたシンプルなデザインで、親柱は茶系の塗装を施された、鋳鉄製の端ポストである。

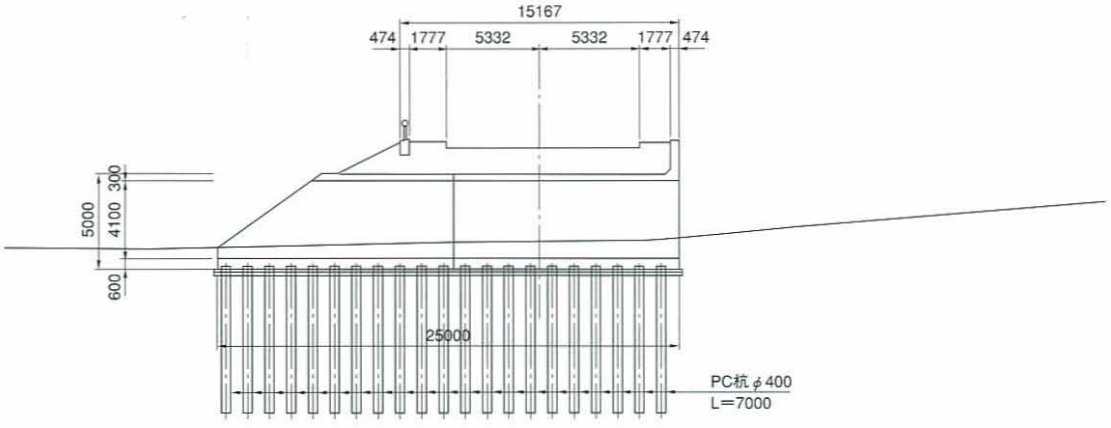
地下道内部の壁面はコンクリートの打ち放しで、舗装はコンクリートブロックを敷きつめている。

経年変化と共に絡みついた植栽や苔が、構造物を自然の中に溶け込ませている。

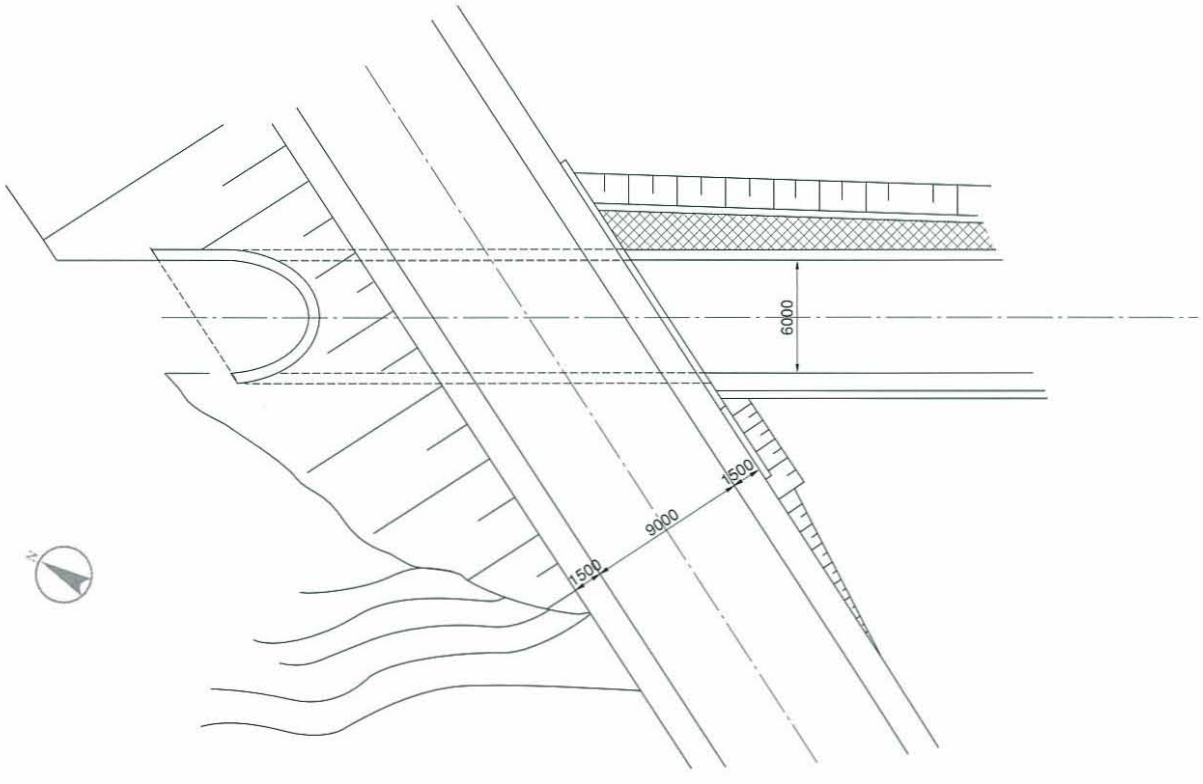
【設計概要】

- 橋名　北原地下道(B-13)
- 所在地　都筑区仲町台2丁目19番
- 竣工年月　昭和61年3月
- 構造形式　RCアーチカルバート
- 基礎構造形式　RC杭 ϕ 400 × 7.00
- 内空断面　6.00 × 4.10
- 幅員　1.50 + 9.00 + 1.50
- 設計荷重　TL-20
- 適用示方書　道路橋示方書・同解説 S53、55

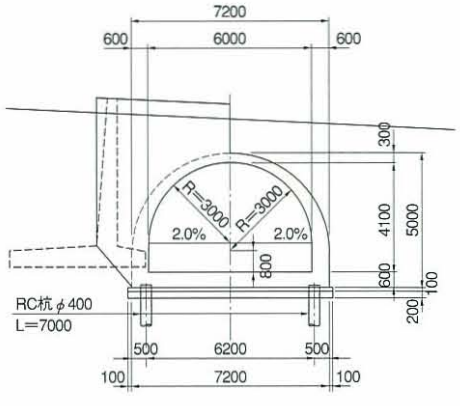
側面図


15167
474
1777
5332
5332
1777
474
5000
4100
300
600
25000
PC杭 φ400
L=7000

平面図


6000
1500
9000
1500
N

断面図


7200
600
6000
600
300
R=3000
R=3000
2.0%
2.0%
4100
5000
800
600
100
200
RC杭 φ400
L=7000
500
6200
500
100
7200
100

待山地下道（まちやまちかどう）

早渕川に架かる待橋からつづく掘割りの歩行者専用道路にあり、早渕3丁目の区画道路との交差部をくぐり抜ける地下道である。

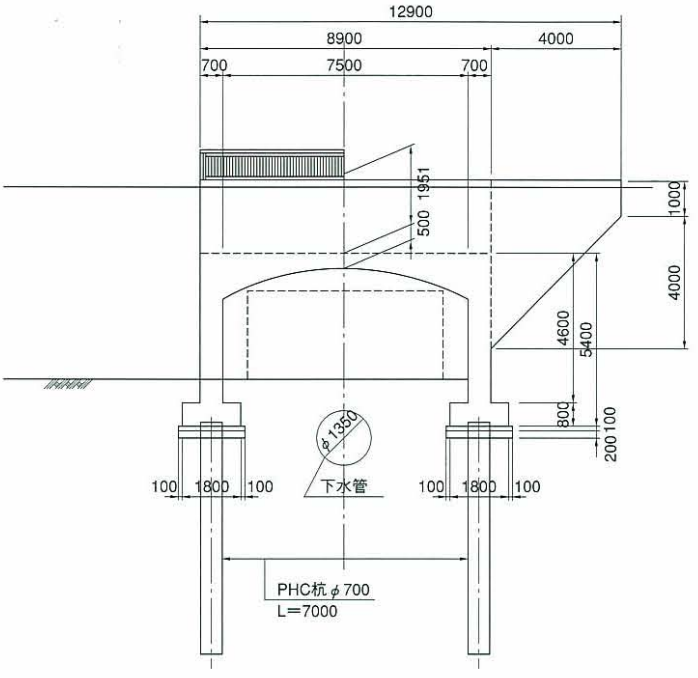
構造やデザインはルート上にある待山橋と統一され、ほぼ同じ造りとなっている。採用しているRC門型カルバートは待山橋よりも若干梁高が高く開口部はやや狭い。そのために掘割り擁壁面の一部に自然石の石積みで斜面を造り、開放感を出している。

高欄は待山橋と同様アルミに白の焼き付け塗装を施してあるが、親柱の鋳鉄製端ポストは待山橋のそれより太くがっちりとした造りで、高めの梁高との調和を考えたデザインがなされている。

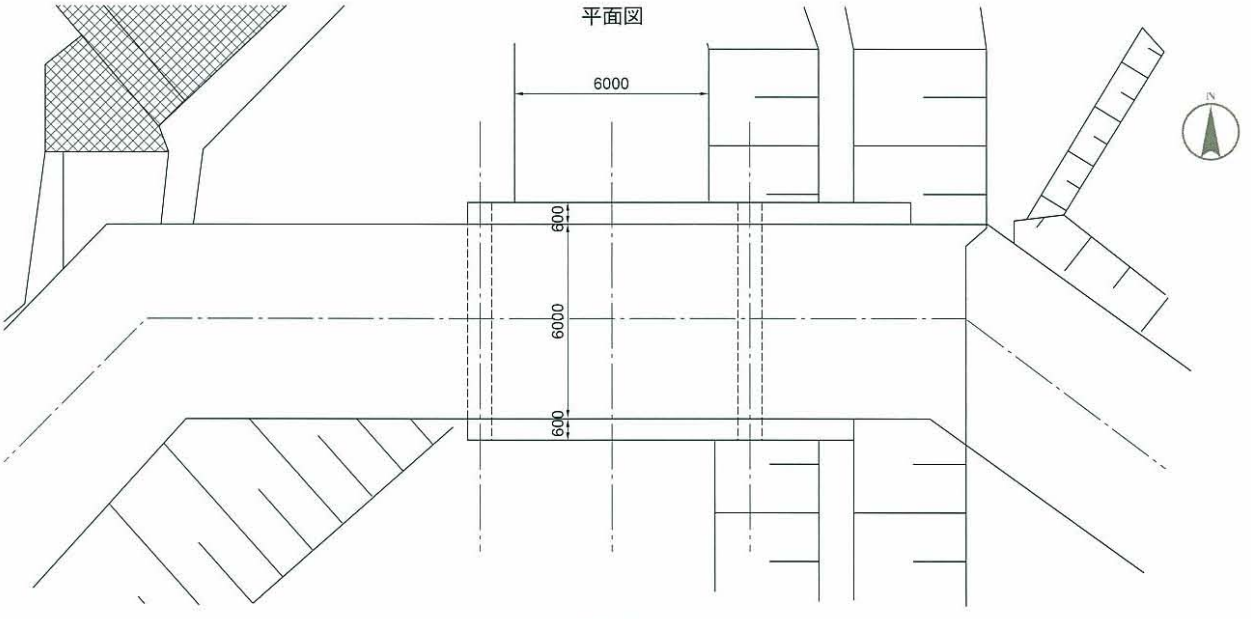
【設計概要】

●橋名	待山地下道(B-14)
●所在地	都筑区早渕3丁目42番
●竣工年月	平成4年11月
●構造形式	RC門型カルバート
●基礎構造形式	PHC杭φ700×7.00
●内空断面	7.50×3.00
●幅員	6.00
●設計荷重	TL-20
●適用示方書	道路橋示方書・同解説 S55、H2

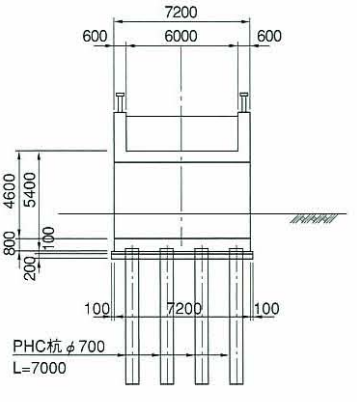
側面図


12900
8900
4000
700
7500
700
1951
500
1000
4000
4600
5400
800
100
200
φ1350
下水管
100
1800
100
100
1800
100
PHC杭 φ700
L=7000

平面図


6000
600
6000
600
N

正面図


7200
600
6000
600
4600
5400
800
100
200
100
7200
100
PHC杭 φ700
L=7000

待山橋（まちやまはし）

この橋は侍橋からつづく掘割りの歩行者専用道路と、早渕３丁目の区画道路の交差部にかかる道路橋である。

橋の構造は幅員が狭く梁の高さが取れること、また、歩道に下水管が埋設されることから、RC門型カルバートを採用している。

掘割りの擁壁面や梁側面はコンクリートの打ち放しで仕上げられており、歩道に設置されている街路灯などと共に直線を基調としたデザインでまとめられている。

梁高を変化させることにより開口部を大きくし、左右の豊富な植栽とあわせ、掘割りを歩く歩行者に圧迫感を与えないようになっている。

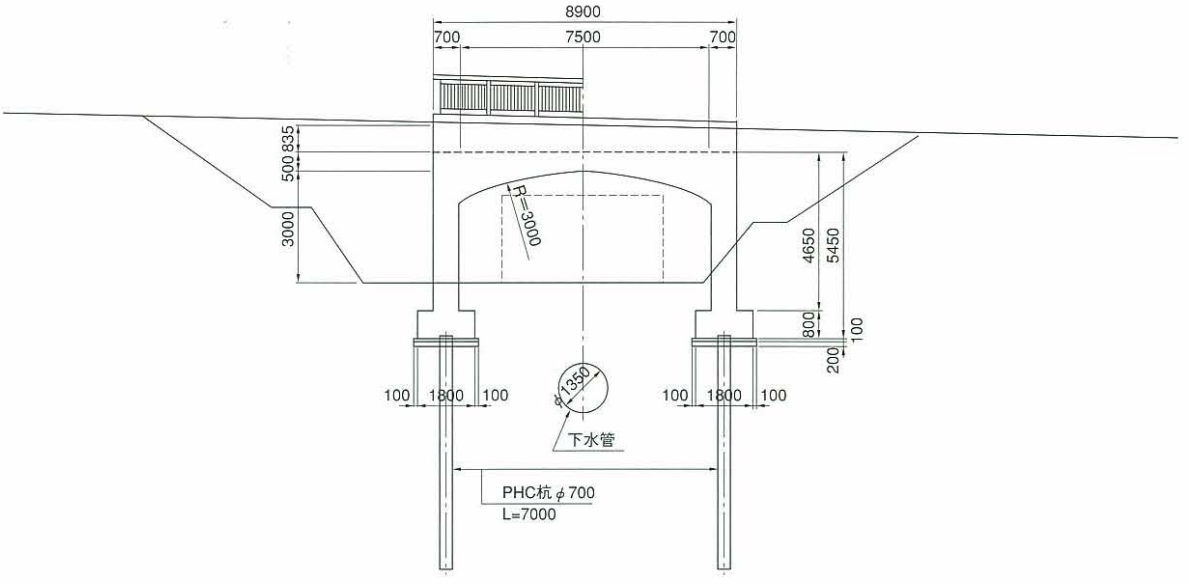
高欄は太めの横桟に光沢のある白塗装を施してあり、親柱の黒褐色の塗装と鮮やかなコントラストをなしている。

歩道は落ち着いた色合いのレンガ状コンクリートブロックが敷きつめられ、豊かな緑と調和して自然な雰囲気が感じられる。

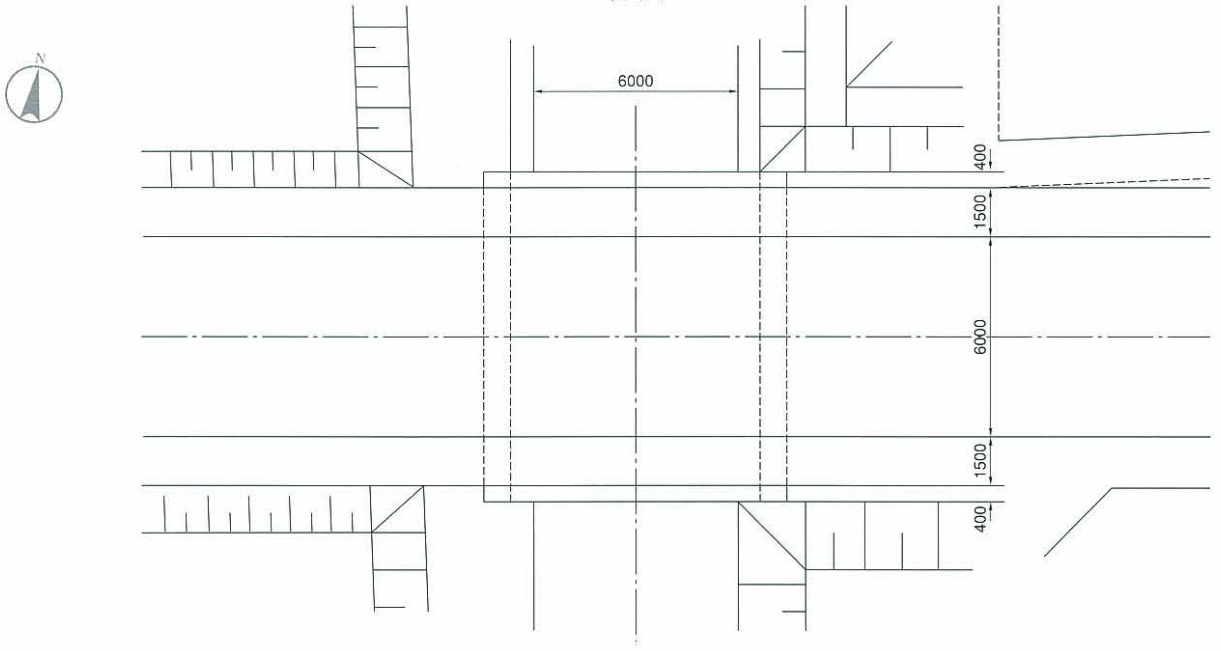
【設計概要】

●橋名	待山橋(B-15)
●所在地	都筑区早渕３丁目12番
●竣工年月	平成４年11月
●構造形式	RC門型カルバート
●基礎構造形式	PHC杭 ϕ 700 × 7.00
●内空断面	7.50 × 4.00
●幅員	1.50 + 6.00 + 1.5
●設計荷重	TL-20
●適用示方書	道路橋示方書・同解説 S55、H2

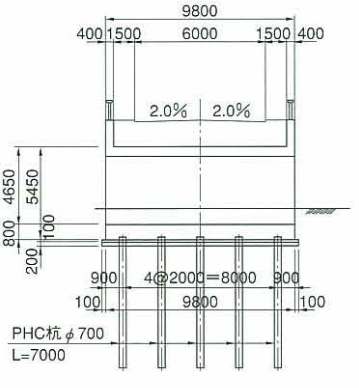
側面図


8900
700
7500
700
500
835
3000
R=3000
4650
5450
800
100
200
100
1800
100
φ1350
下水管
PHC杭 φ700
L=7000

平面図


N
6000
400
1500
6000
1500
400

正面図


9800
400
1500
6000
1500
400
2.0%
2.0%
4650
5450
800
100
200
900
4@2000=8000
900
100
9800
100
PHC杭 φ700
L=7000

荏田歩道橋（えだほどうきょう）

この橋は新横浜・元石川線にあり、あざみ野駅から地区内に入って最初の歩道橋である。

橋の西側は荏田高等学校に接し、東側はとちのき児童公園を経て、折田不動公園に通じている。

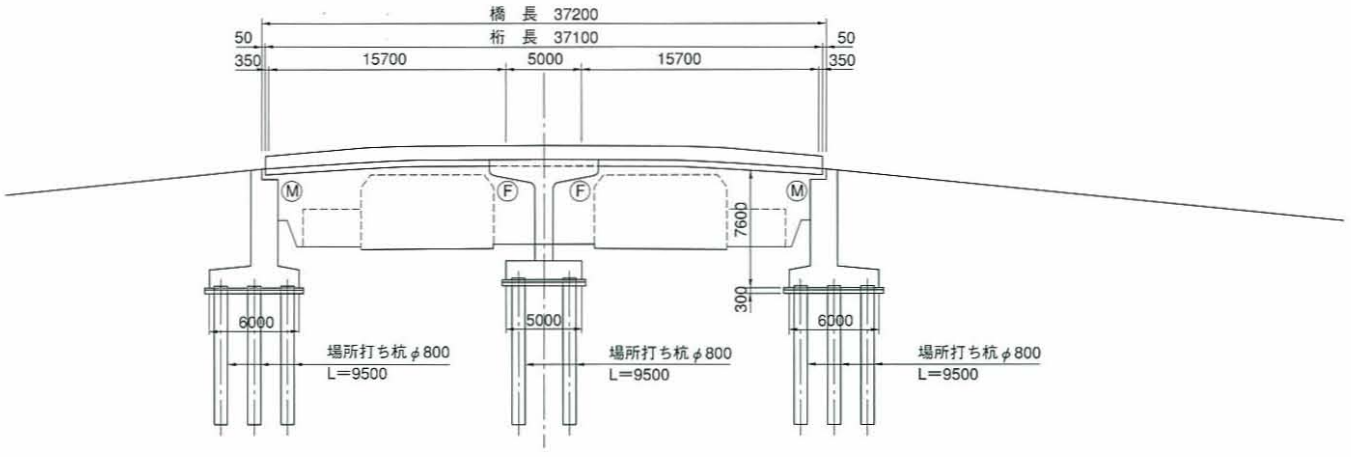
橋の形式はルートの標準タイプとして設計されたPC３径間連続Ｕ桁の下路橋である。中央分離帯に設置した橋脚には２つの支点があるので、支間長が短くなることにより構造的に有利な連続桁となっている。２つの支承部は曲面をもった沓かくしが設置されており、桁や橋脚の丸い面取りと相まって、橋全体が一体感のあるやわらかな外観を呈している。

橋桁のコンクリート壁が高欄になっており、トップレールのアルミパイプはルート色のブルー系で塗装されている。

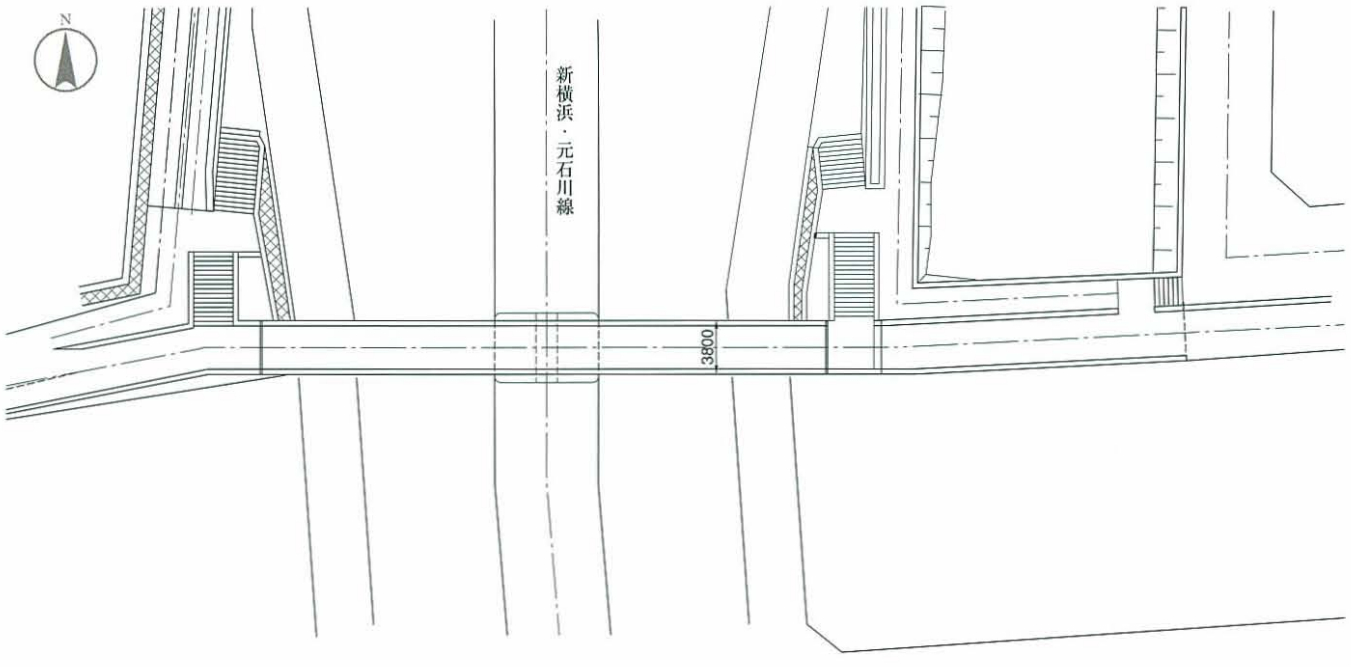
【設計概要】

- ●橋名　荏田歩道橋（C-1）
- ●所在地　都筑区荏田南４丁目24番
- ●竣工年月　昭和58年５月
- ●上部構造形式　PC３径間連続Ｕ桁橋
- ●下部構造形式　逆Ｔ式橋台、壁式橋脚
- ●基礎構造形式　ベノト杭φ800×9.00～9.50
- ●橋長（支間）　37.20（15.70＋5.00＋15.70）
- ●幅員　3.00
- ●設計荷重　群集荷重
- ●適用示方書　道路橋示方書・同解説　S53、55

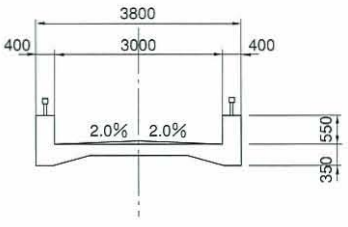
側面図



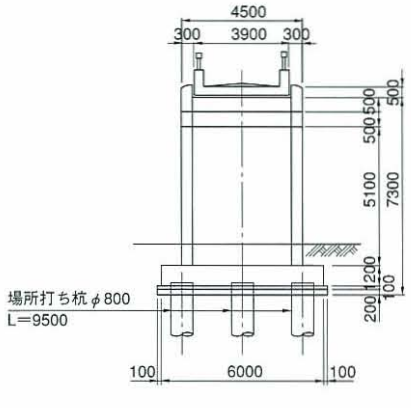
平面図



主桁断面図



支点部



華蔵橋（けしょうはし）

この橋は横浜・上麻生線から分岐した新羽・荏田線のルート上に架かる歩道橋である。

橋の西側はどんぐり公園に通じ、東側は荏田南みのり公園、荏田南幼稚園、荏田南小・中学校へと続いている。

橋の形式は同じルート上に架かる爽風歩道橋と外観のデザインを統一し、PC中空床版を採用している。

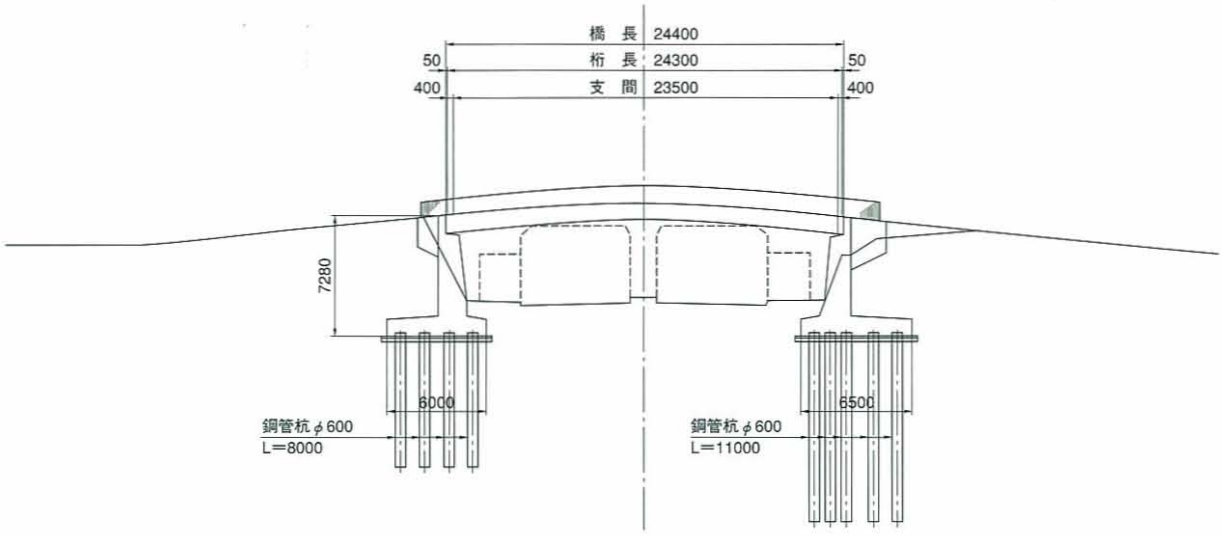
桁高は等断面のゆるやかな縦断曲線がアーチを描き、道路空間に開放感を与えている。高欄はアルミパイプの縦桟で、シンプルなデザインとし、親柱は鋳鉄製の端ポストタイプを採用した。

橋面舗装はコンクリート平板で覆われており、アプローチの階段、斜路の周辺の植栽が歩行者にやすらぎを与えている。

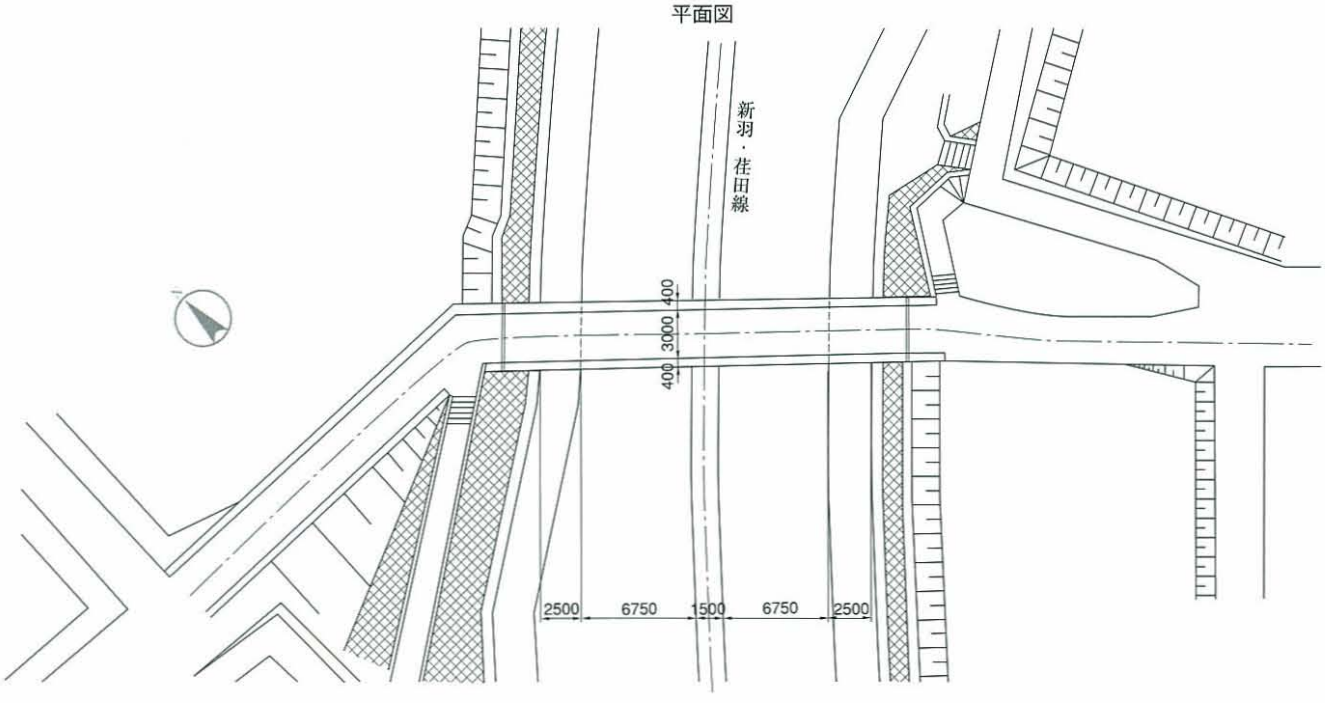
【設計概要】

- 橋名　華蔵橋(C-2)
- 所在地　都筑区荏田南３丁目２番
- 竣工年月　昭和56年11月
- 上部構造形式　PC単純中空床版橋
- 下部構造形式　逆Ｔ式橋台
- 基礎構造形式　鋼管杭 ϕ 600×8.00～11.00
- 橋長(支間)　24.40(23.50)
- 幅員　3.00
- 設計荷重　TL-14
- 適用示方書　道路橋示方書・同解説 S53、55

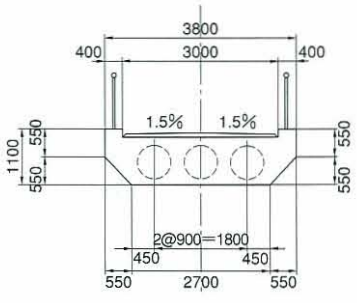
側面図



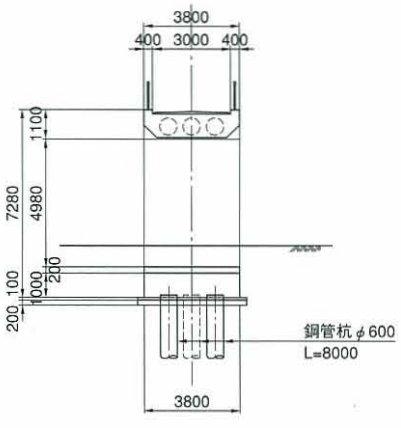
平面図



主桁断面図



A$_1$橋台正面図



爽風歩道橋（さわかぜほどうきょう）

この橋は横浜・上麻生線から分岐した新羽・荏田線のルート上に架かる最初の歩道橋である。

橋の西側は戸建て住宅地であり、東側は荏田南小・中学校に通じ、近傍にはさくら児童公園、牛ケ谷公園等がある。

斜路、階段は牛谷戸バス停に通じている。

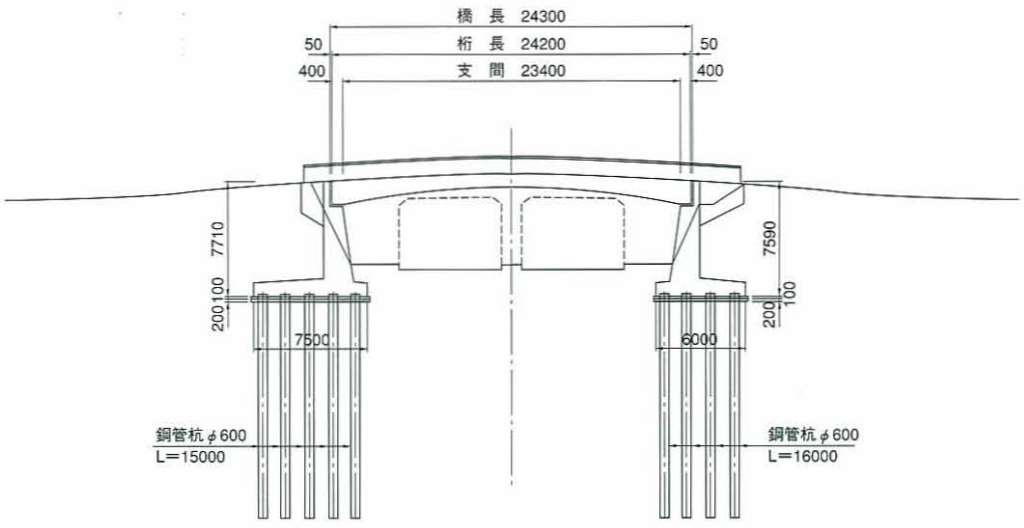
橋の形式は桁高が大きくとれるので一般的なPC中空床版橋を採用して、桁高を変化させ桁下にゆるやかな曲線を創り出すとともに、大きな橋台の壁面は道路植栽によって覆い、掘割り道路構造の圧迫感を解消している。

高欄はアルミパイプの縦桟でシンプルなデザインを採用しており、親柱は鋳鉄製の端ポストタイプである。

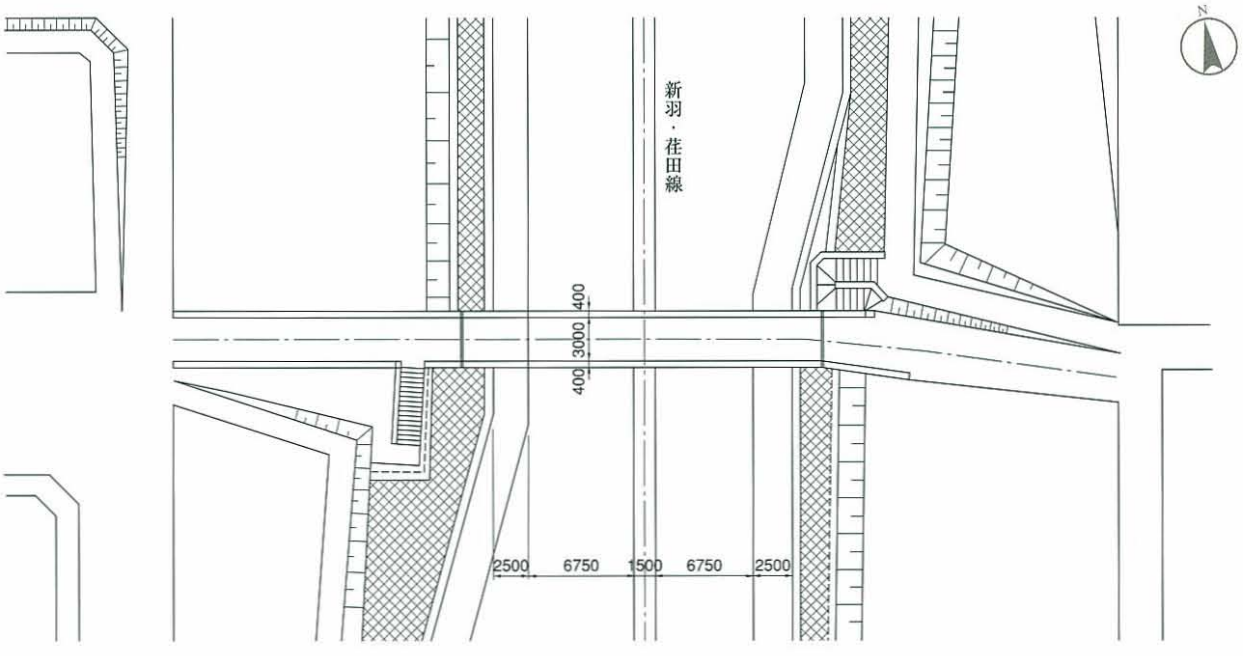
【設計概要】

- 橋名　爽風歩道橋（C-3）
- 所在地　都筑区荏田南3丁目30番
- 竣工年月　昭和56年11月
- 上部構造形式　PC単純中空床版橋
- 下部構造形式　逆T式橋台
- 基礎構造形式　鋼管杭φ600×15.50～16.00
- 橋長（支間）　24.30（23.40）
- 幅員　3.00
- 設計荷重　群集荷重
- 適用示方書　道路橋示方書・同解説 S53、55

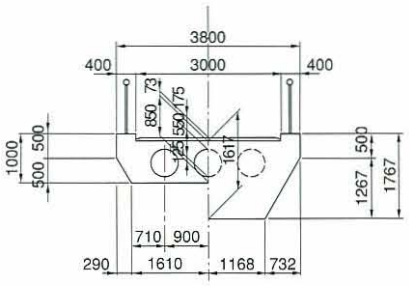
側面図



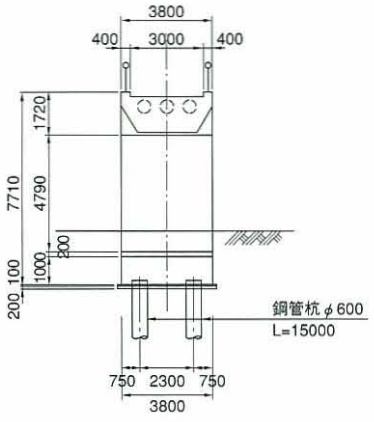
平面図



主桁断面図



A$_1$橋台正面図



見花歩道橋（みはなほどうきょう）

この橋は横浜・上麻生線をまたぐ歩道橋である。

橋の南西側は見花山住宅街を抜け、川和高等学校に通じる。北東側は商業地区を通り、大丸集合住宅地区に続く。斜路、階段は川和高校入口バス停に連絡する。

この橋は供用道路上に架かる上、比較的長い橋長をもっているため、施工性、経済性を考えて鋼単純箱桁形式を採用した。

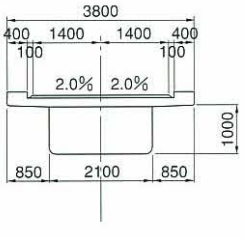
橋桁断面は景観上フランジが見えないC型鋼を使用している。

中央分離帯の植栽、街路樹などで橋台や桁を覆い、橋の長さをあまり感じさせない配慮がなされている。

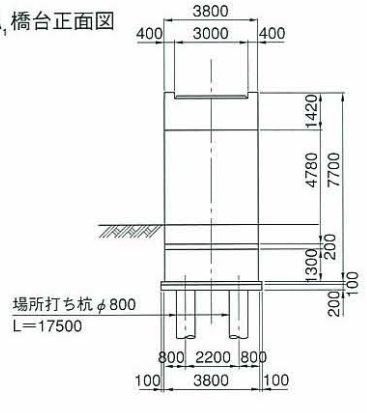
【設計概要】

- 橋名　見花歩道橋（C-4）
- 所在地　都筑区大丸20番
- 竣工年月　平成1年3月
- 上部構造形式　鋼単純箱桁橋
- 下部構造形式　逆T式橋台
- 基礎構造形式　ベノト杭φ800×16.00～17.50
- 橋長（支間）　39.70（38.90）
- 幅員　3.00
- 設計荷重　群集荷重
- 適用示方書　道路橋示方書・同解説 S53、55

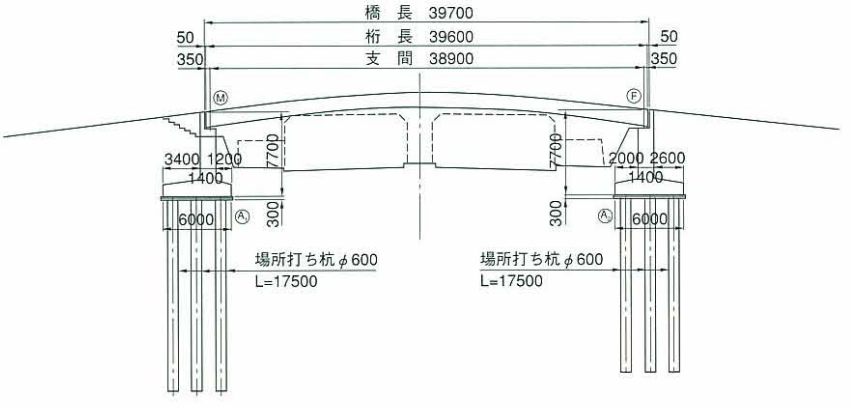
主桁断面図



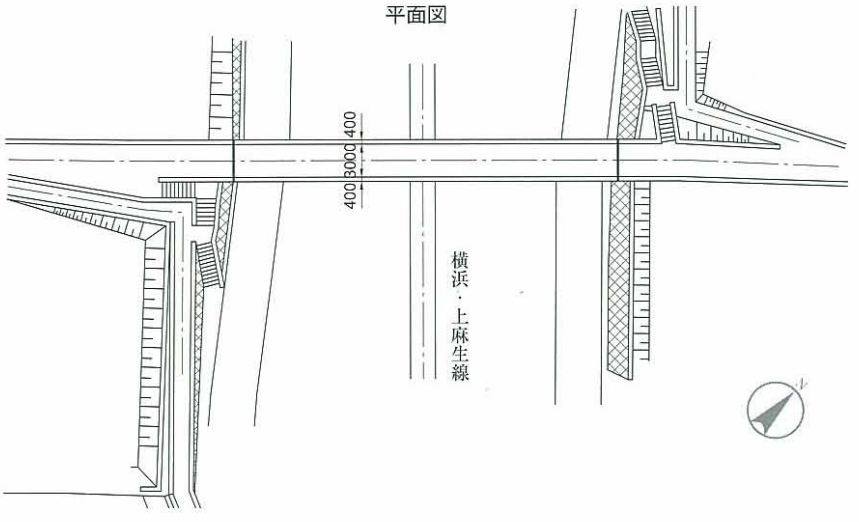
A1橋台正面図



側面図



平面図



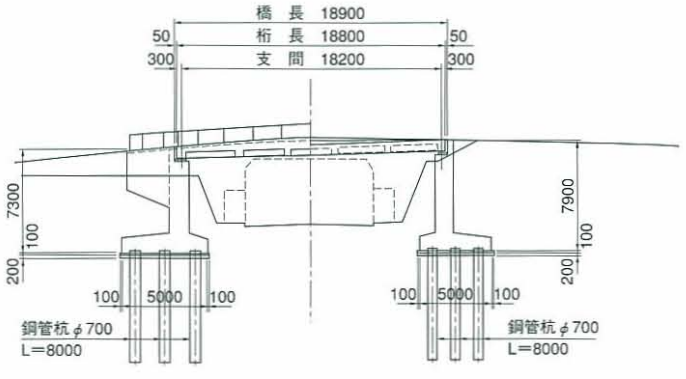
川和歩道橋（かわわほどうきょう）

この橋は都市計画道路K−6をまたぐ歩道橋である。

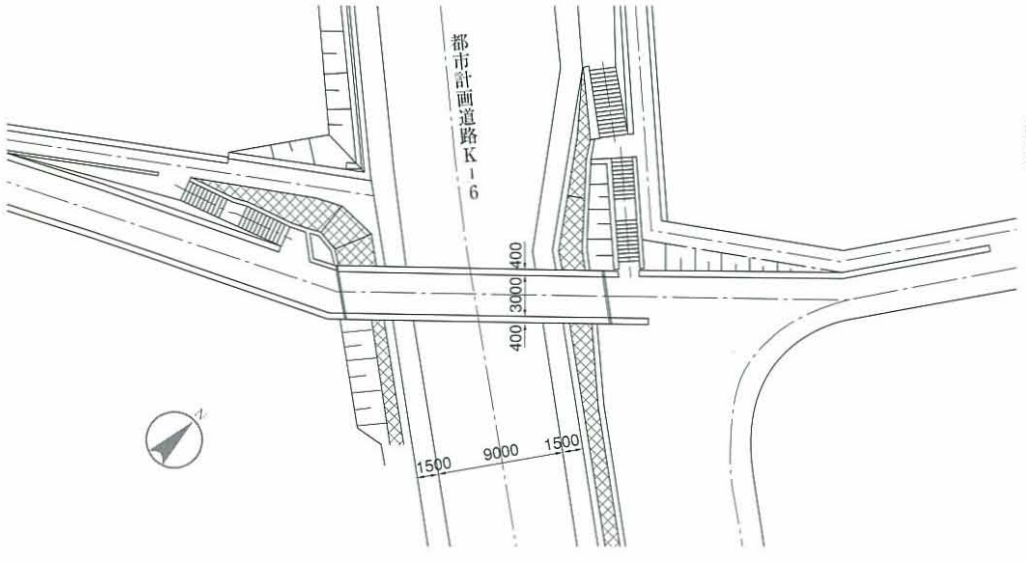
橋の西側は川和台うめのき公園を通り地区外に至る。東側は緑道「ゆうばえのみち」に通じ、川和中学、川和東小学校、川和富士公園に続いている。

橋の形式は橋長が短いので、プレキャストによるPC中空床版桁の上路橋とした。

側面図



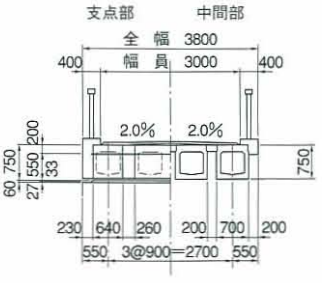
平面図



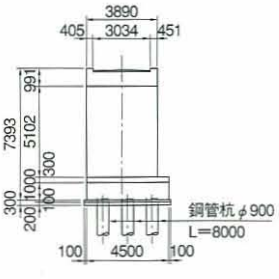
【設計概要】

●橋名	川和歩道橋（C-5）
●所在地	都筑区二の丸14番
●竣工年月	昭和61年3月
●上部構造形式	PC単純中空床版橋
●下部構造形式	逆T式橋台
●基礎構造形式	鋼管杭 φ 700 × 8.00
●橋長（支間）	18.90（18.20）
●幅員	3.00
●設計荷重	群集荷重
●適用示方書	道路橋示方書・同解説 S53、55

主桁断面図



A1 橋台正面図



七面歩道橋（しちめんほどうきょう）

この橋は都市計画道路K−6をまたぐ歩道橋である

この橋は東側の加賀原１丁目と西側の加賀原２丁目を結んでおり、橋詰には民間各社の研究所などが誘致されている。

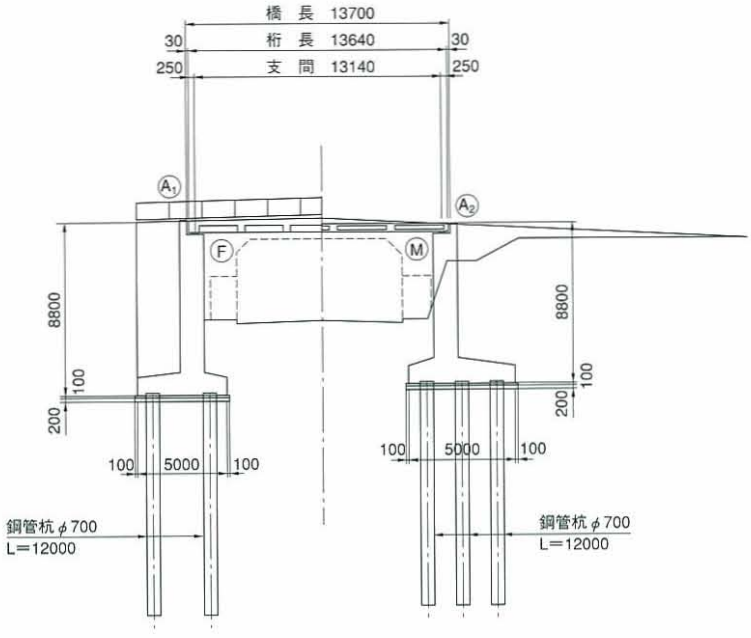
橋の形式はルート上にある川和歩道橋、賀々原歩道橋などと同じ、PC中空床版の上路橋であるが、橋長はルート上で最も短い。

高欄は格子ネットを張ったアルミ製で、橋面舗装はコンクリート平板を敷きつめている。橋台はコンクリートの打ち放しで仕上げられ、直線で構成されたデザインは研究所の門をイメージしている。

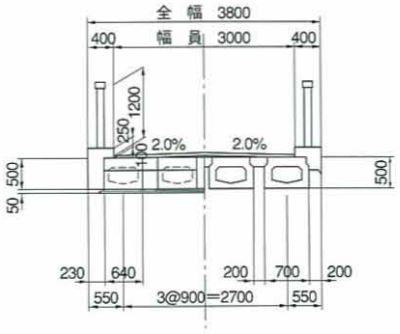
【設計概要】

- ●橋名　七面歩道橋(C-7)
- ●所在地　都筑区加賀原１丁目17番
- ●竣工年月　平成１年12月
- ●上部構造形式　PC単純中空床版橋
- ●下部構造形式　逆Ｔ式橋台
- ●基礎構造形式　鋼管杭 ϕ 700 × 12.00
- ●橋長(支間)　13.70(13.14)
- ●幅員　3.00
- ●設計荷重　群集荷重
- ●適用示方書　道路橋示方書・同解説 S53、55

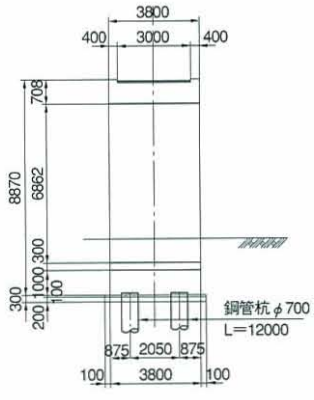
側面図



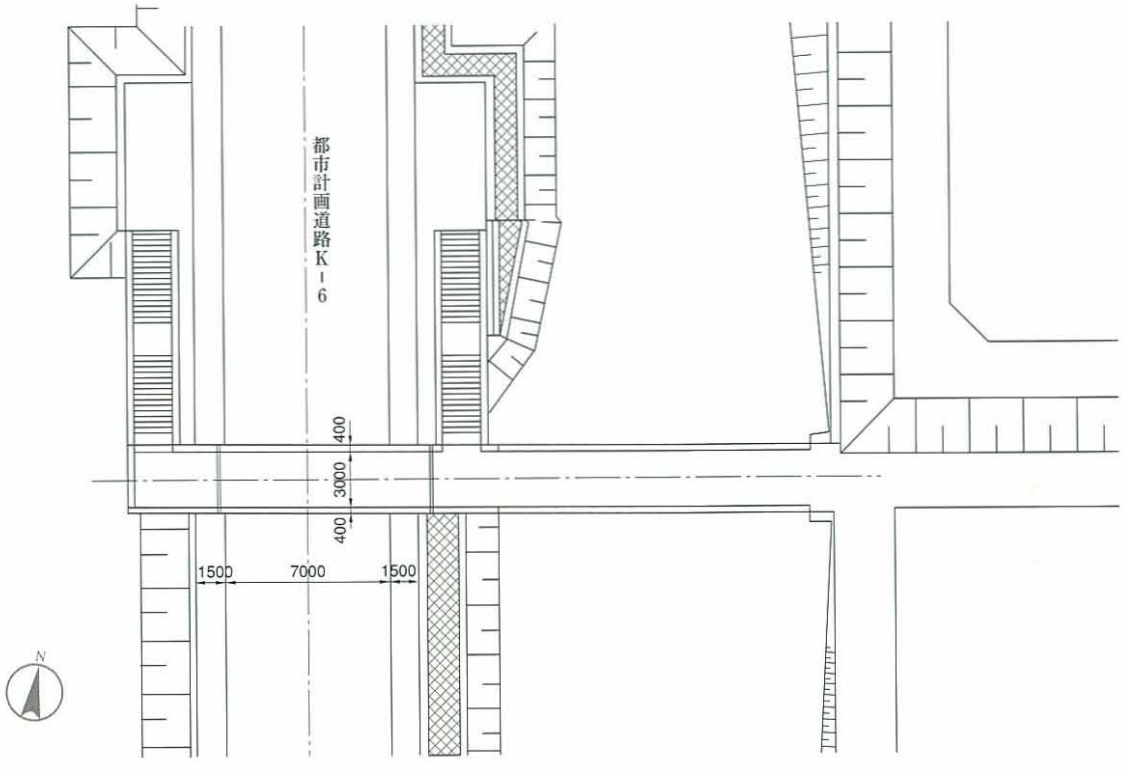
主桁断面図



A1 橋台正面図



平面図



大阪橋（おおさかはし）

この橋は都市計画道路K−6をまたぐ歩道橋である

橋の西側は加賀原ぎんなん公園に通じている。東側は集合住宅街を抜け、さるすべり公園に至る。斜路、階段は加賀原バス停に通じている。

橋の形式はこの地区の標準タイプとして設計されたPC単純U桁の下路橋である。

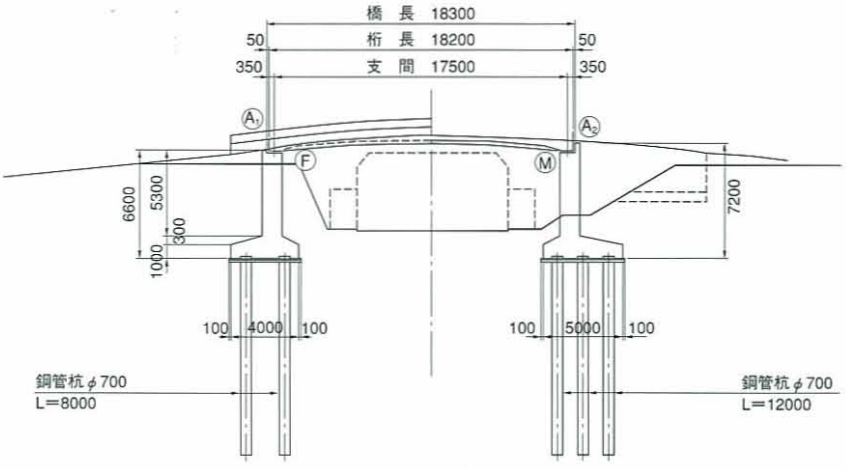
高欄のトップレールはオレンジ系の塗装が施された半円のアルミカバーで覆われている。

橋面舗装は歩行者専用道路と連続した濃い茶系のコンクリートブロックが敷きつめられ、落ち着いた雰囲気の造りとなっている。

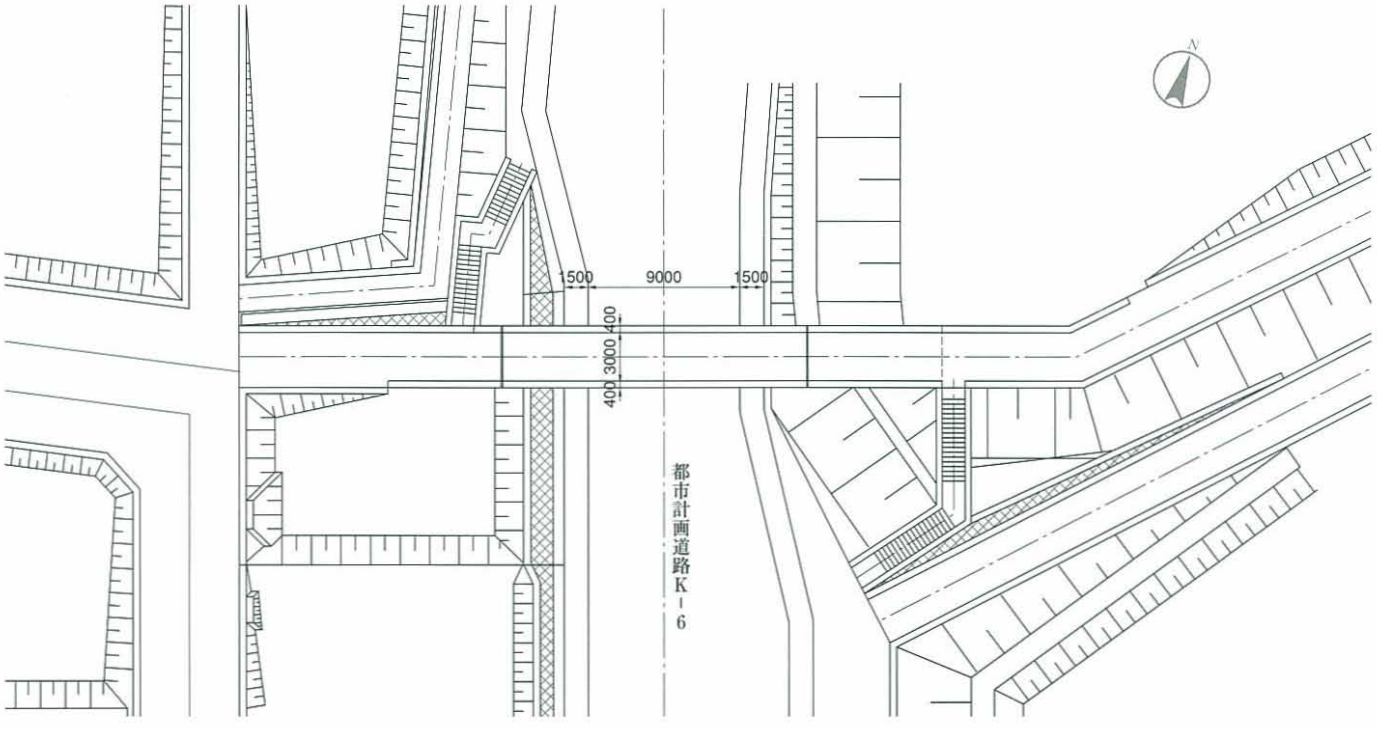
【設計概要】

- 橋名　大阪橋（C-8）
- 所在地　都筑区加賀原1町目24番
- 竣工年月　昭和61年3月
- 上部構造形式　PC単純U桁橋
- 下部構造形式　逆T式橋台
- 基礎構造形式　鋼管杭φ700×8.00～12.00
- 橋長（支間）　18.30（17.50）
- 幅員　3.00
- 設計荷重　TL-14
- 適用示方書　道路橋示方書・同解説 S53、55

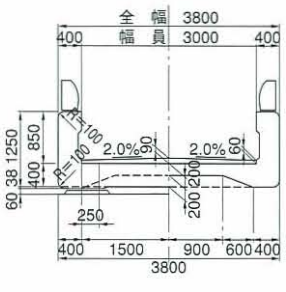
側面図



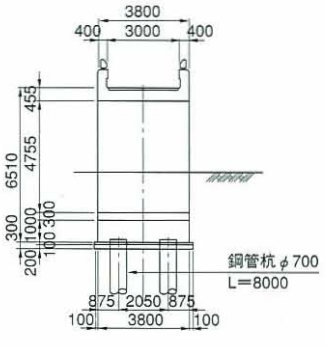
平面図



主桁断面図



A1 橋台正面図



みずき歩道橋（ほどうきょう）

この橋は横浜・上麻生線から分岐した新羽・荏田線のルート上に架かる歩道橋である。

橋の北側は折田不動公園の一部となっており、南側は戸建て住宅地や、集合住宅地の住宅街となっている。

階段、斜路は折田公園前バス停に連絡されている。

橋の形式は地区の標準タイプであるPC単純U桁の下路橋である。

公園側の橋台位置は現存の地形を生かすためセットバックしてあり、これにより橋長はこのタイプで茅ヶ崎東公園に次いで長く、存在感のある歩道橋となっている。

主桁断面形状は標準タイプと異なり、ウェブを細くすることにより桁重量の軽減を図っている。同時にこれによって生まれたテーパーの陰影が長い橋長をよりシャープに見せるのに一役買っている。

橋桁のコンクリート壁が高欄の役目を担い、トップレールには2本のアルミパイプを用いている。

この2本のアルミパイプは長いコンクリート壁の単調さにアクセントを与えている。

親柱は落ち着いたレンガタイル張りとし、橋名板には黒褐色の自然石を用いてた。

橋面舗装も焼きレンガ張りとすることにより、コンクリートの無機質さに温かさを与えている。

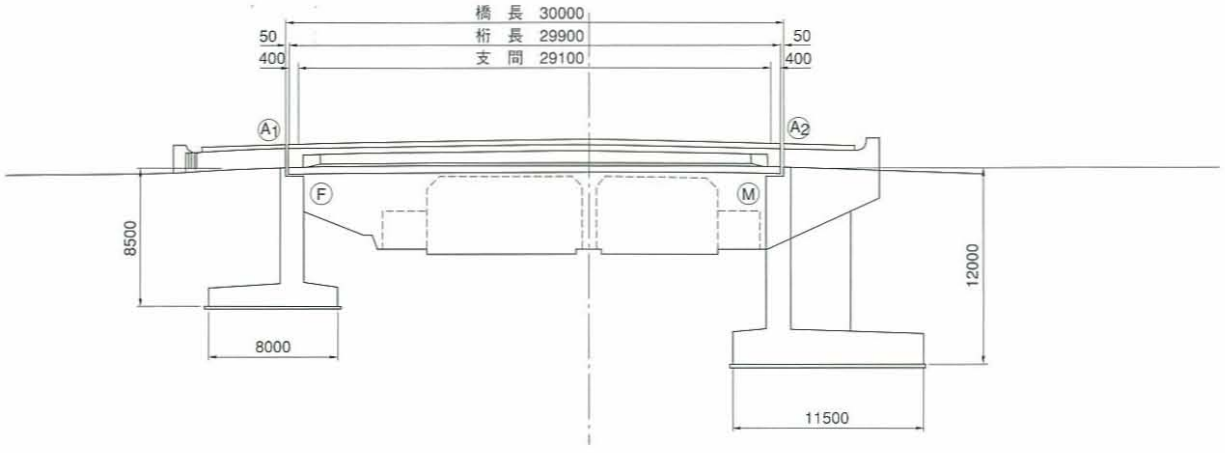
階段、斜路などのアプローチは樹木が覆い、中央分離帯には端正な植栽が施されている。

完成から年を経て、ニュータウンの歴史を感じさせる橋桁には、ツタがはうなど、風景になじんだ趣のある橋となっている。

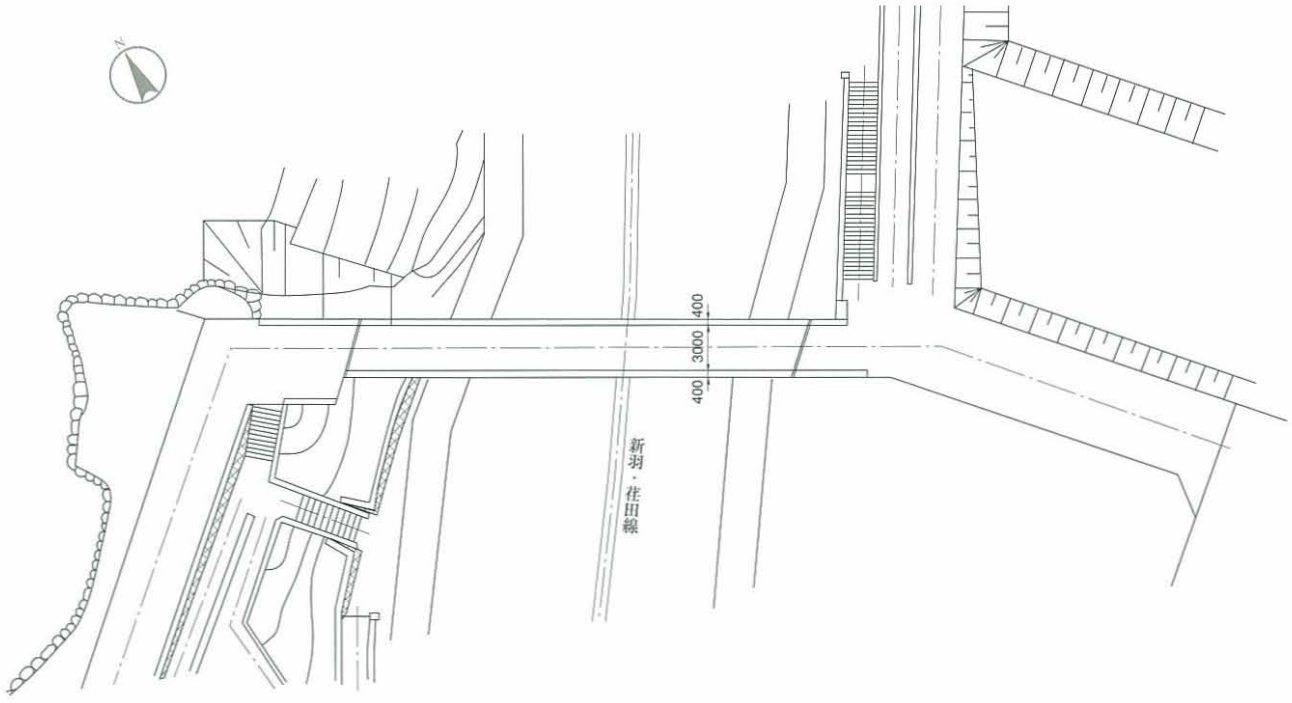
【設計概要】

- ●橋名　みずき歩道橋(C-9)
- ●所在地　都筑区茅ヶ崎東3丁目9番
- ●竣工年月　昭和58年12月
- ●上部構造形式　PC単純U桁橋
- ●下部構造形式　逆T式橋台
- ●基礎構造形式　直接基礎
- ●橋長(支間)　30.00(29.10)
- ●幅員　3.00
- ●設計荷重　群集荷重
- ●適用示方書　道路橋示方書・同解説 S53、55

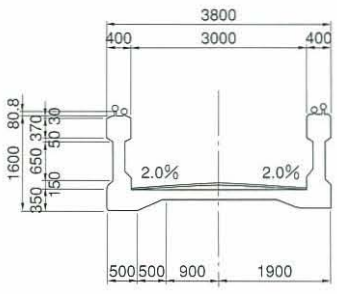
側面図



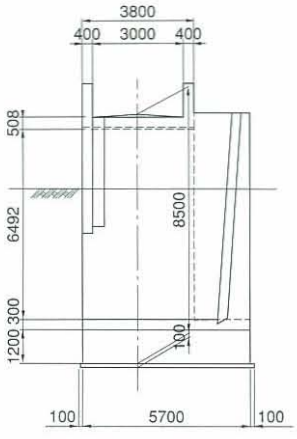
平面図



主桁断面図



A1橋台正面図



荏田南歩道橋（えだみなみほどうきょう）

この橋は新横浜・元石川線をまたぐ歩道橋である。

橋の西側は住宅街を抜け、みのり児童公園を経て、荏田南小・中学校に通じており、東側はもも児童公園に通じている。

斜路、階段は荏田南バス停に連絡している。

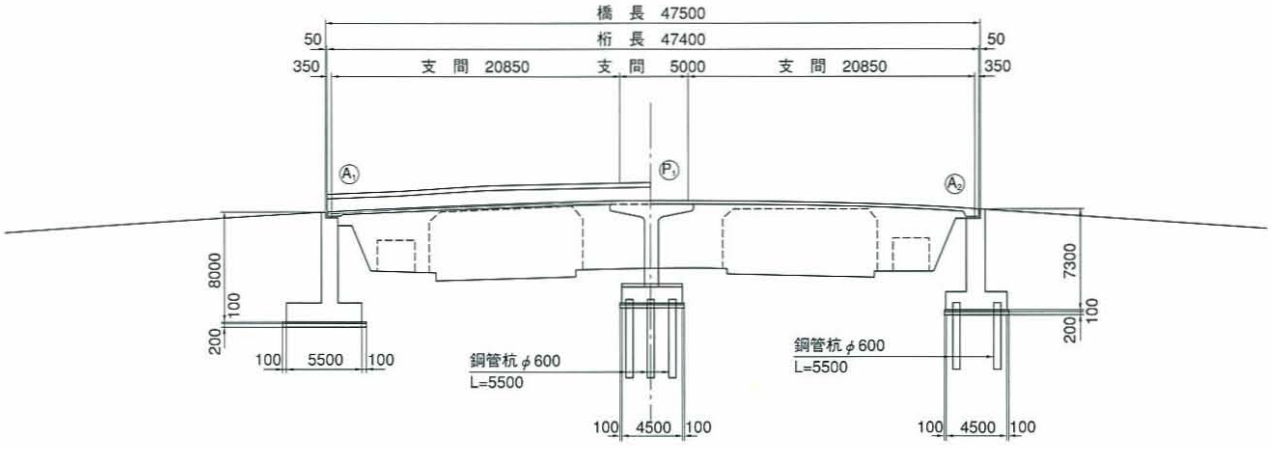
橋の形式はルート上にある荏田歩道橋と同じ、ルートの標準タイプとして設計されたPC３径間連続U桁の下路橋である。

高欄は主桁のコンクリート壁であり、トップレールには、丸いアルミカバーを採用した。

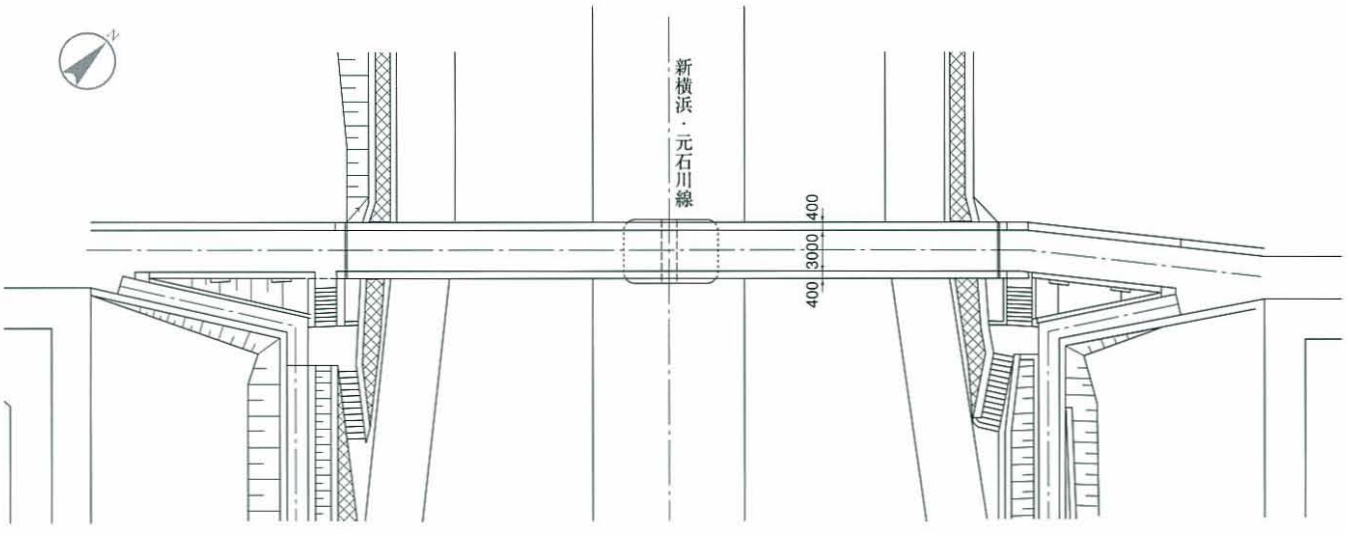
【設計概要】

●橋名	荏田南歩道橋（C-10）
●所在地	都筑区荏田南５丁目１番
●竣工年月	昭和58年５月
●上部構造形式	PC3径間連続U桁橋
●下部構造形式	逆T式橋台、T型式橋脚
●基礎構造形式	A_1直接基礎、橋脚、A_2鋼管杭ϕ600×4.50～5.50
●橋長（支間）	47.50（20.85＋5.00＋20.85）
●幅員	3.00
●設計荷重	群集荷重
●適用示方書	道路橋示方書・同解説 S53、55

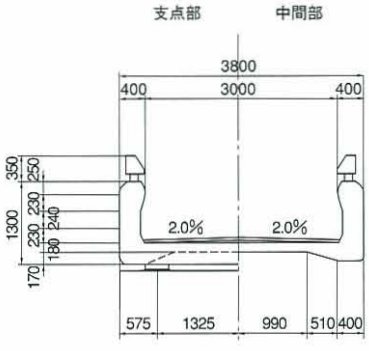
側面図



平面図



主桁断面図



千人橋（せんにんばし）

この橋は中山・北山田線と、高山、大丸間を結ぶ歩行者専用道路との交差部に架かる歩道橋である。橋の南西には都筑橋が隣接して架かっている。

橋台の開口部にある階段は大丸バス停に通じている。

橋の形式は、桁高が大きく取れるのでPC単純箱桁の上路橋とした。桁端部は、歩行者専用道路の幅員が広いので2主桁とし、間に下の道路に連絡する階段を設けた。桁中央部を2室桁とし、端部の左右2つに分かれた歩行者の動線がここで合流する構成である。X字形をした桁は、階段につづく開口部と橋中央部のくびれが独特の形状で、橋の印象を高めている。

高欄はコンクリート製の壁で外側にはステンレス板が張り付けられ、トップレールのアルミカバーにはオレンジ系の塗装が施されている。

橋台に造られたU字形開口部のまわりの腰壁には、シンプルなデザインの鋼製パイプでできた転落防止柵が設置されている。

開口部から階段に降りると、壁面にはレンガが張られ、階段もランダムな色彩の磁器質タイルが張られていて、落ち着きを感じさせる。

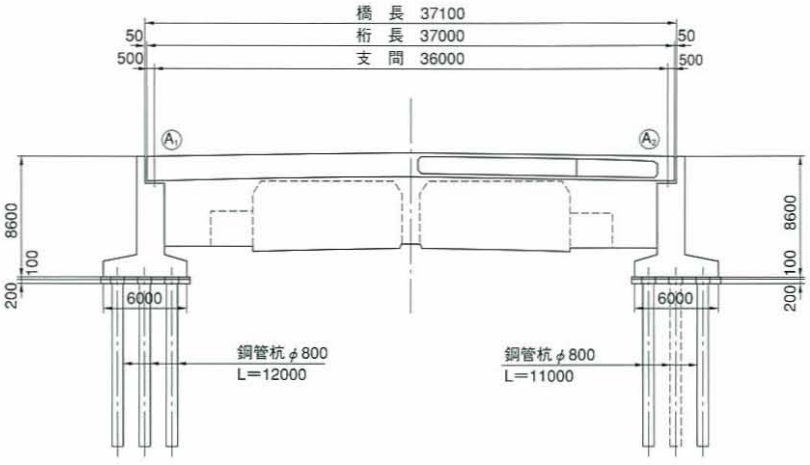
中山・北山田線上に架かる直線的でシンプルなデザインのこの橋は、側面に張られたステンレス板とオレンジ色に塗装されたトップレールとのコントラストが緑豊かな道路景観に映えている。

【設計概要】

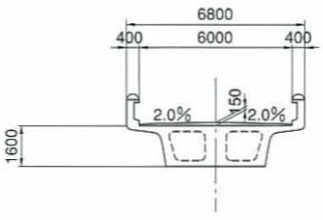
- 橋名　千人橋(C-11)
- 所在地　都筑区大丸1番
- 竣工年月　昭和59年3月
- 上部構造形式　PC単純箱桁橋
- 下部構造形式　逆T式橋台
- 基礎構造形式　鋼管杭φ800×11.00～12.00
- 橋長(支間)　37.10(36.00)
- 幅員　9.80～6.00
- 設計荷重　TL-14
- 適用示方書　道路橋示方書・同解説 S53、55

千人橋

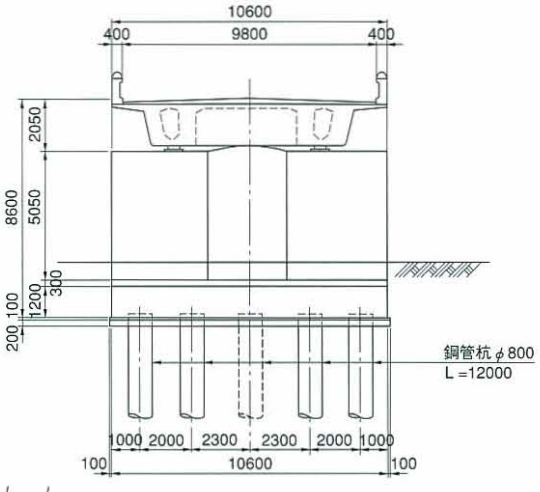
側面図



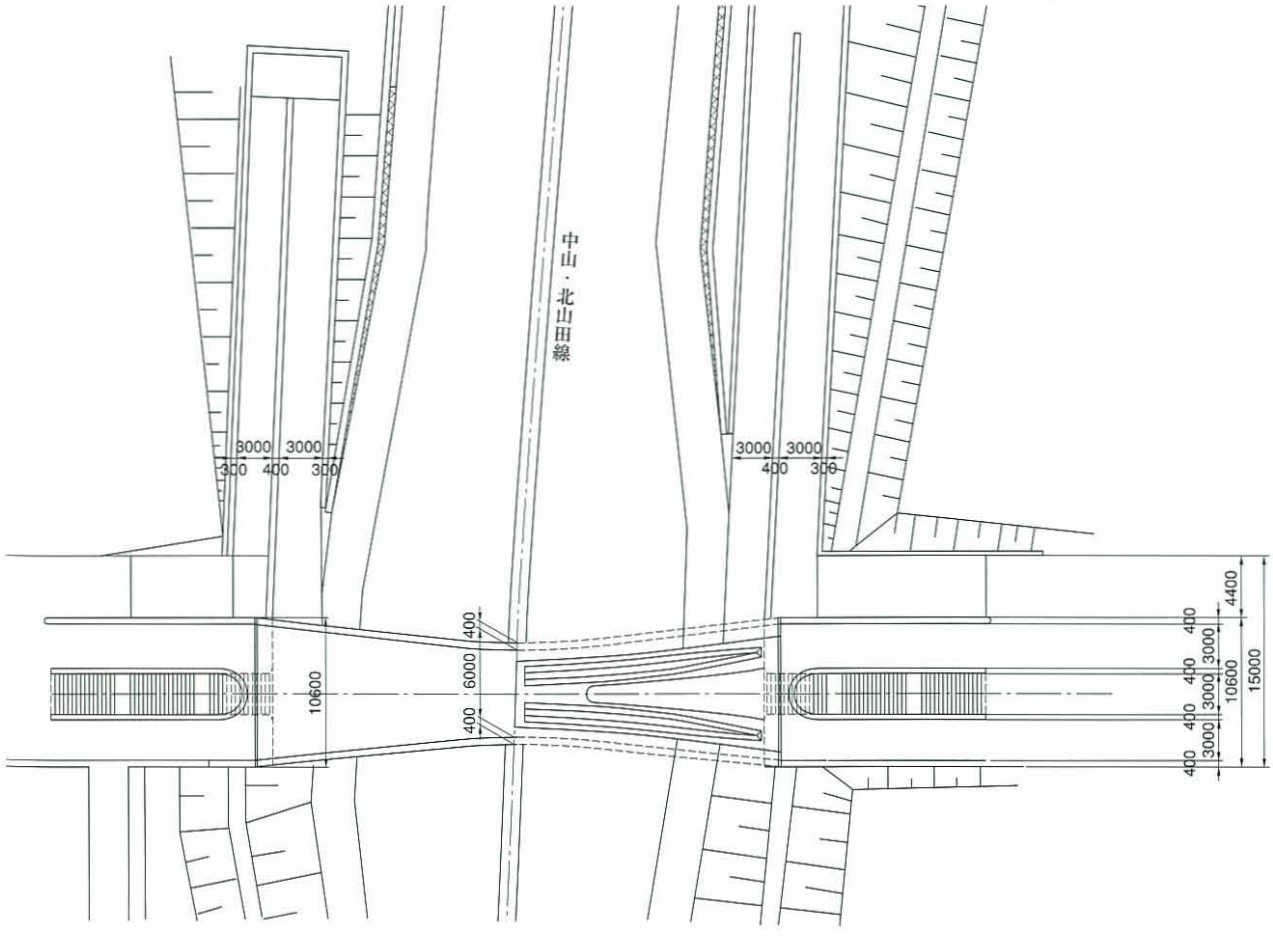
主桁断面図



A1 橋台正面図



平面図



三の丸歩道橋（さんのまるほどうきょう）

この橋は横浜・上麻生線をまたぐ歩道橋である。西側は戸建て住宅街を通り、緑道「ゆうばえのみち」に至り、近傍には川和富士公園および川和東小学校、川和中学校がある。東側は戸建て住宅街を通り、あかしあ公園に通じ、都筑地区センターへと続く。

橋の形式は同ルート上に架かる見花歩道橋などとの統一性をとって鋼単純箱桁形式を採用した。橋桁断面はフランジが見えないC型鋼を用い、景観上の配慮がされている。床版は鉄筋コンクリート床版である。

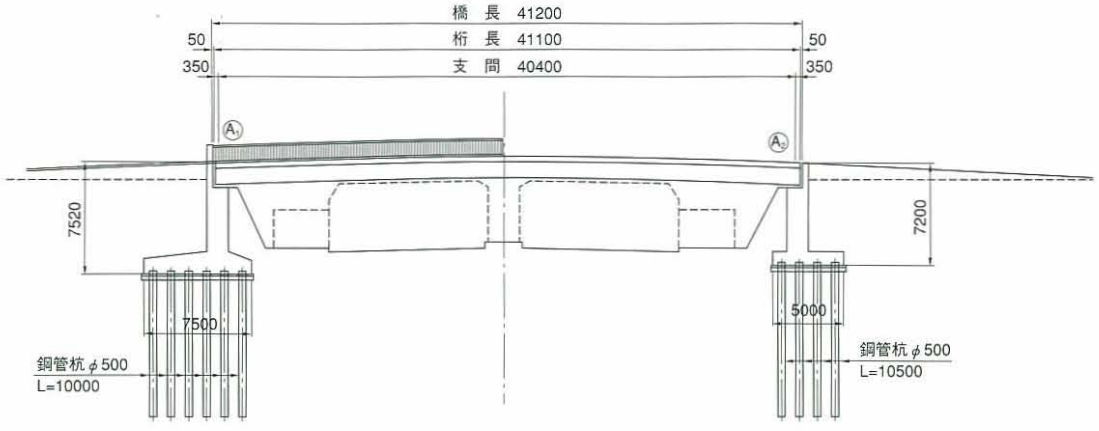
高欄はシンプルなデザインのアルミパイプを用い、軽快感があり、橋の長さを感じさせない。親柱は鋳鋼製の端ポストである。

橋面舗装は、茶系のブロックを敷きつめ、落ち着いた橋上空間を演出している。桁塗装はルート色のブルーで仕上げた。

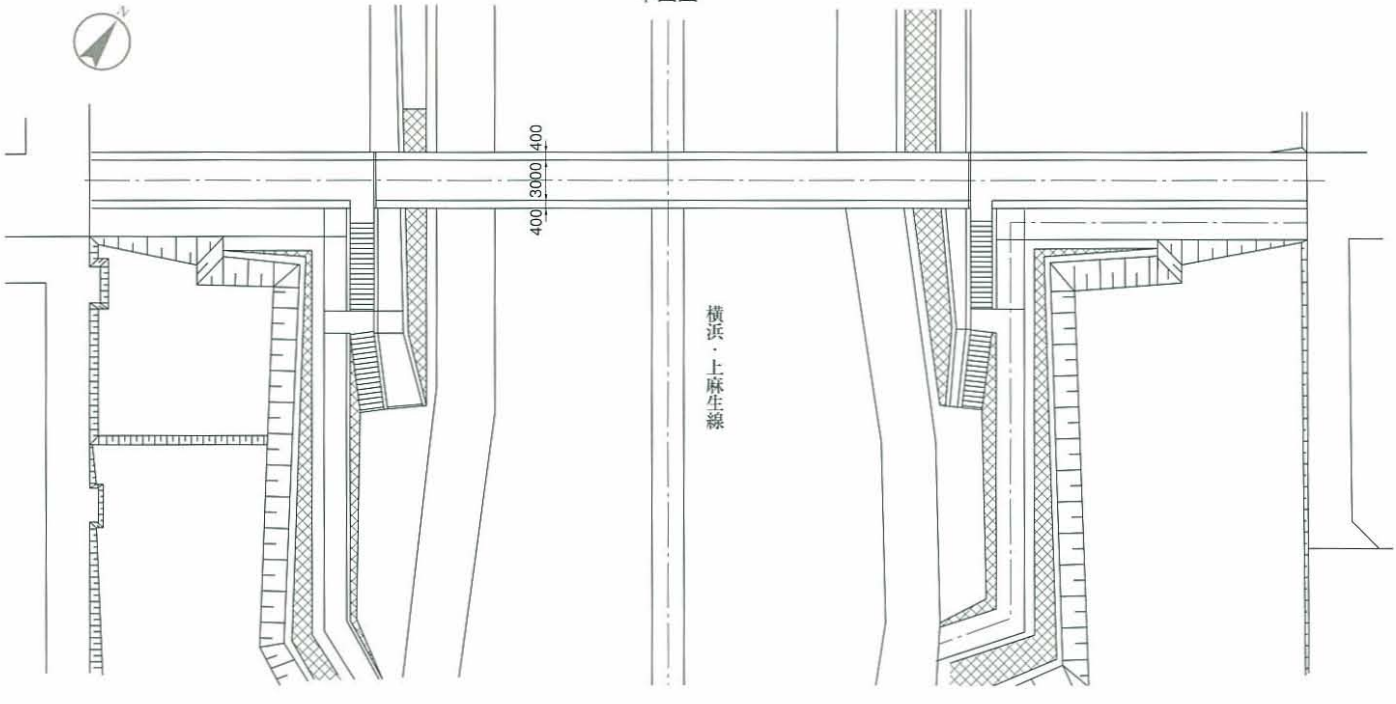
【設計概要】

- 橋名　三の丸歩道橋（C-12）
- 所在地　都筑区高山18番
- 竣工年月　平成1年3月
- 上部構造形式　鋼単純非合成箱桁橋
- 下部構造形式　逆T式橋台
- 基礎構造形式　鋼管杭φ500×10.00～10.50
- 橋長（支間）　41.20（40.40）
- 幅員　3.00
- 設計荷重　TL-14
- 適用示方書　道路橋示方書・同解説 S53、55

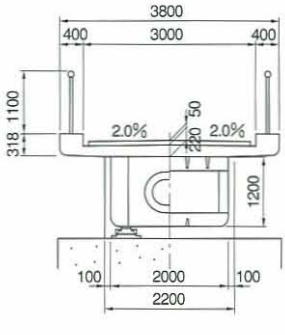
側面図



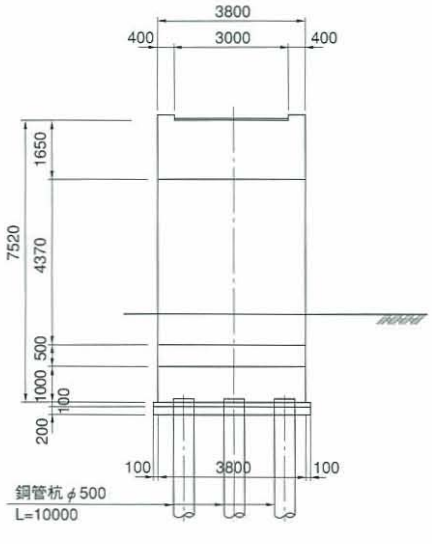
平面図



主桁断面図



A1 橋台正面図



京塚歩道橋（きょうづかほどうきょう）

この橋は新羽・荏田線をまたぐ道路橋である。

橋の南側は住宅、商店街、荏田東まつば公園を通り、荏田東小学校、集合運動場に通じる。

北側はたけのこ児童公園を通り、地区外へと抜けている。南側階段には斜路が付き、みずきが丘バス停に通じている。

橋の形式は新羽・荏田線のルート上に隣接して架かる行逢橋と同じPC単純床版の上路橋である。

親柱は鋳鉄製の端ポストタイプ、高欄はアルミパイプの縦桟でシンプルなデザインとなっている。

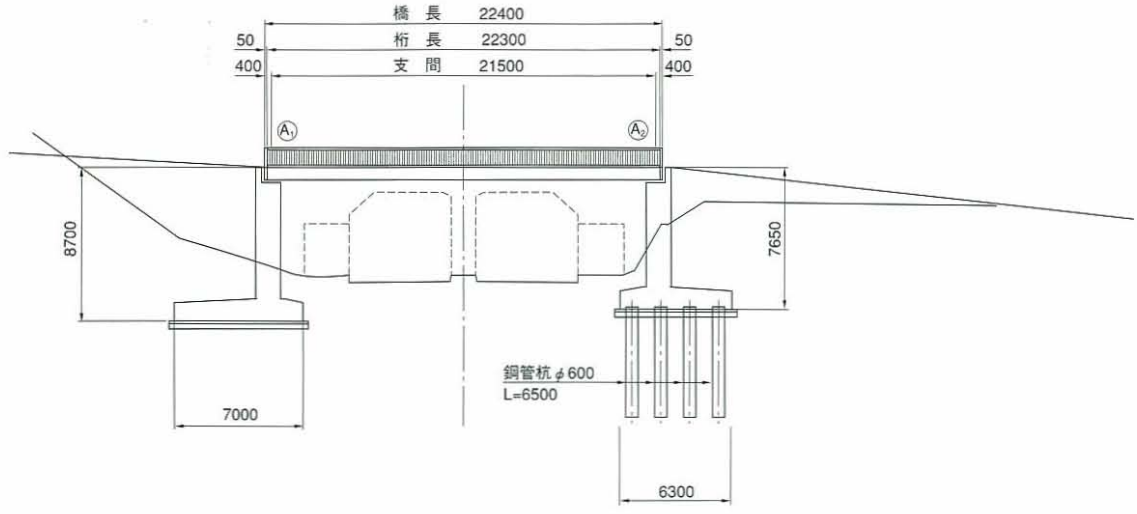
橋面舗装はコンクリート平板となっており、アプローチの階段はレンガタイル張りにして高級感を出している。

高い橋台の壁面は樹木で覆われ、バス停の利用者に自然のやすらぎを与えている。

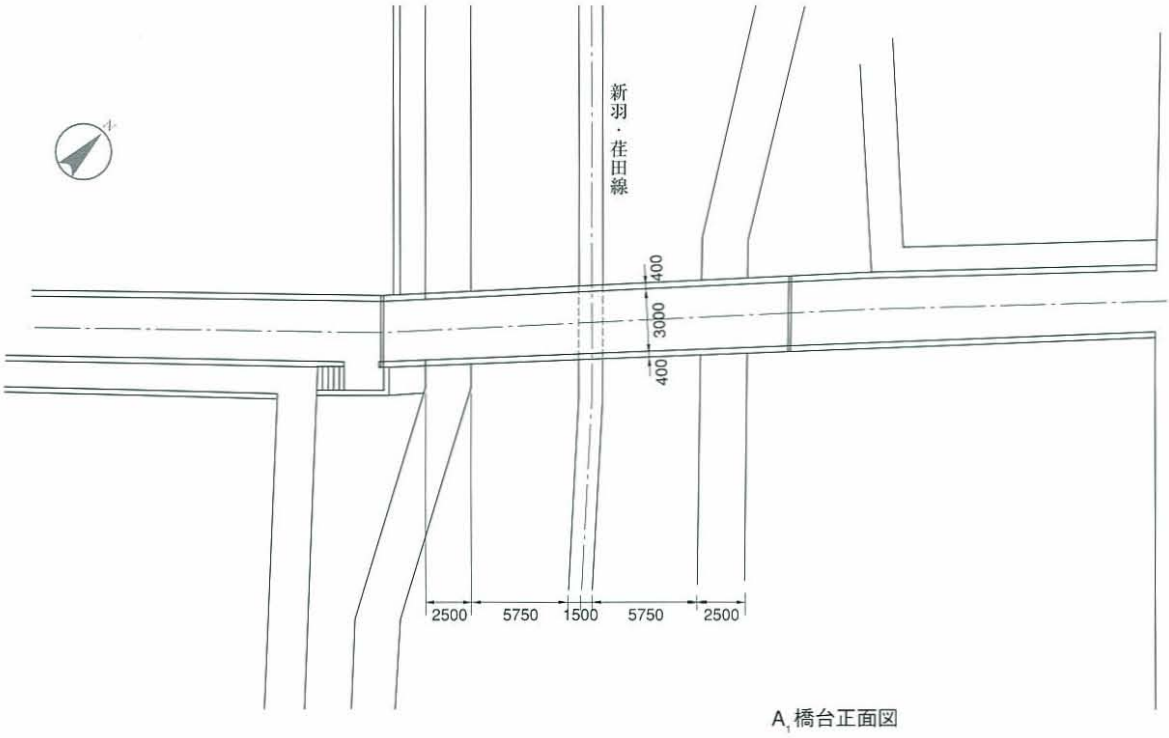
【設計概要】

●橋名	京塚歩道橋(C-13)
●所在地	都筑区荏田東４丁目26番
●竣工年月	昭和56年11月
●上部構造形式	PC単純中空床版橋
●下部構造形式	逆T式橋台
●基礎構造形式	A_1 直接基礎、 A_2 鋼管杭 ϕ 600 × 6.50
●橋長(支間)	22.40(21.50)
●幅員	3.00
●設計荷重	群集荷重
●適用示方書	道路橋示方書・同解説 S53、55

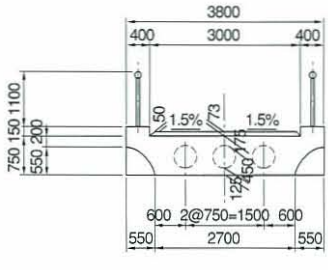
側面図



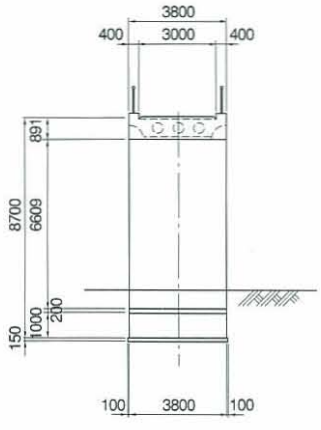
平面図



主桁断面図



A1 橋台正面図



若水橋（わかみずはし）

この橋は荏田東１丁目と３丁目をつなぐ歩行者専用道路上にあり、緑道「ささぶねのみち」と、それに平行して走る区画道路を連続してまたぐ歩道橋である。

橋の形式は中央径間が区画道路と緑道「ささぶねのみち」をまたぐ３径間ラーメン構造となっている。支間長を短く、橋梁全体のスケール感を小さくするため、Ｖ橋脚を採用し、桁および脚は鋼鈑の組み合わせ部材となっている。

鋳鉄製の高欄は斜め格子がはめ込まれ、橋面はレンガブロックの落ち着いたデザインである。また、白い自然石張りの親柱が歩道橋の両端を引き締めている。

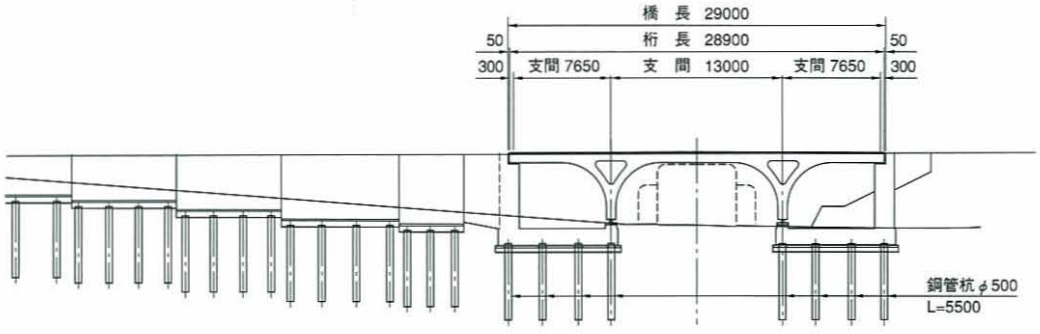
下部がすっきりとしたアーチ型橋脚は、比較的狭い幅員でありながら、閉塞感のない外観を創り出している。

緑道とつながるアプローチ階段にはゆるいうねりを入れて変化をもたせ、周辺の緑豊かな景観との調和を図っている。

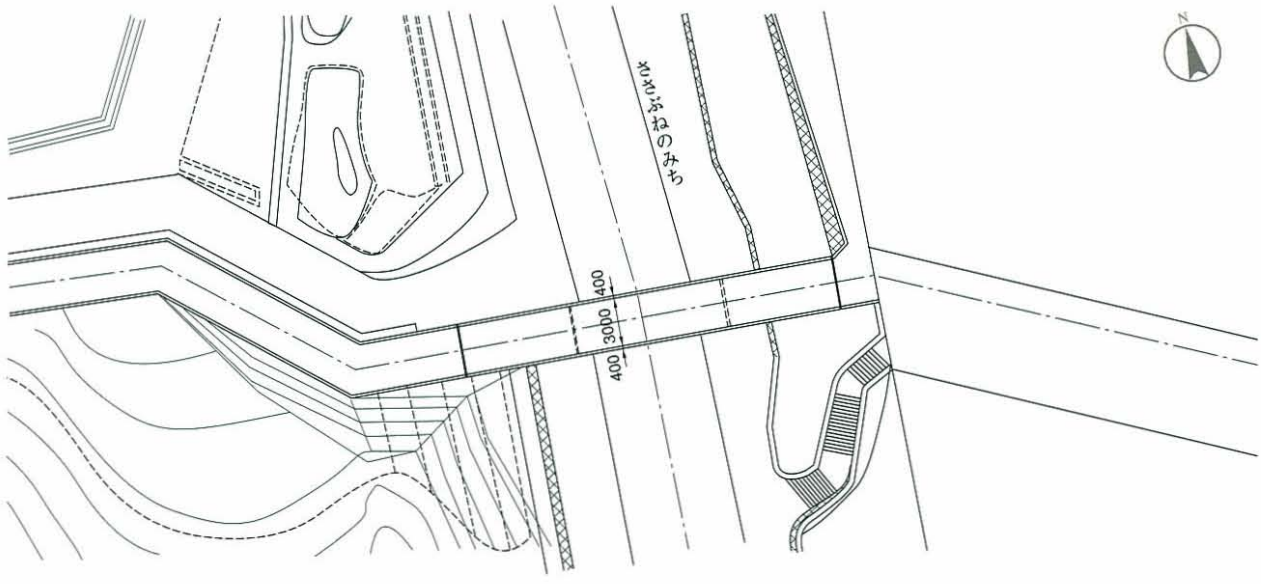
【設計概要】

●橋名	若水橋(C-14)
●所在地	都筑区荏田東３丁目２番
●竣工年月	昭和59年８月
●上部構造形式	鋼３径間ラーメン鈑桁橋
●下部構造形式	Ｌ型橋台、Ｖ型鋼橋脚
●基礎構造形式	鋼管杭 ϕ 500 × 5.50
●橋長(支間)	29.00(7.65 + 13.00 + 7.65)
●幅員	3.00
●設計荷重	TL-14
●適用示方書	道路橋示方書・同解説 S53、55

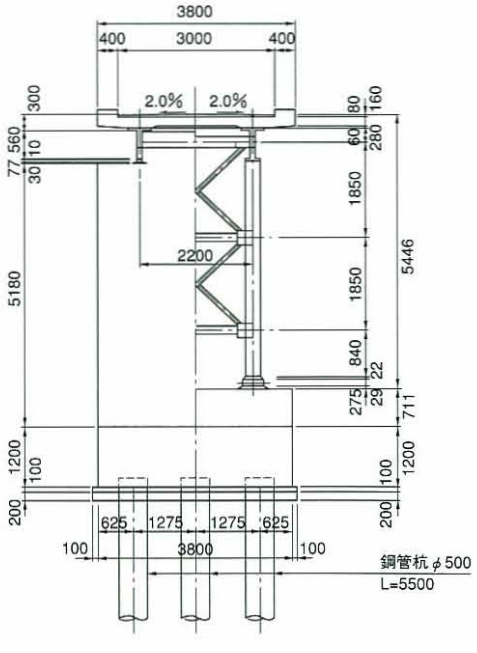
側面図


橋 長 29000
桁 長 28900
50
50
300
支間 7650
支 間 13000
支間 7650
300
鋼管杭 φ500
L=5500

平面図


N
400
3000
400

断面図


3800
400
3000
400
2.0%
2.0%
300
80
160
77
560
10
30
60
280
1850
2200
5180
1850
5446
840
22
275
29
711
1200
100
100
1200
200
200
625
1275
1275
625
100
3800
100
鋼管杭 φ500
L=5500

賀々原歩道橋（かがはらほどうきょう）

この橋は都市計画道路K−6をまたぐ歩道橋である。

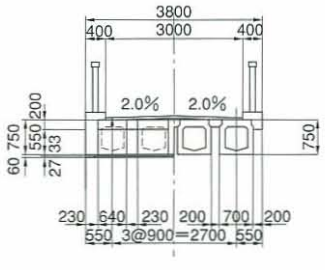
橋の西側はもみじ公園に通じ、東側は小学校用地を経て月出松公園に至る。

橋の形式はルート上に隣接する川和歩道橋と同じ、PC中空床版桁の上路橋とした。

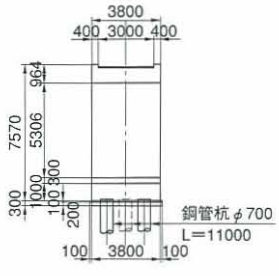
【設計概要】

- ●橋名　賀々原歩道橋(C-6)
- ●所在地　都筑区川和台27番
- ●竣工年月　昭和61年3月
- ●上部構造形式　PC単純中空床版橋
- ●下部構造形式　逆T式橋台
- ●基礎構造形式　鋼管杭φ700×8.00～11.00
- ●橋長(支間)　19.00(18.30)
- ●幅員　3.00
- ●設計荷重　群集荷重
- ●適用示方書　道路橋示方書・同解説 S53、55

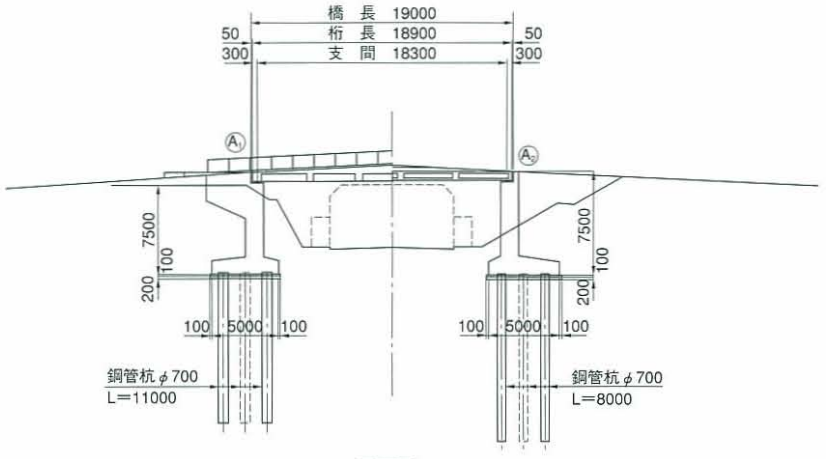
主桁断面図



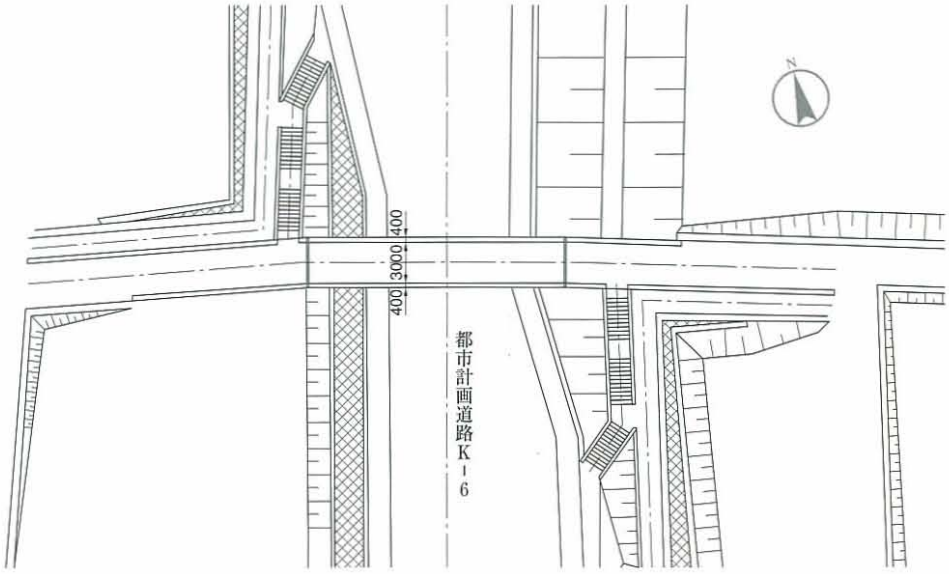
A_1橋台正面図



側面図



平面図



池田歩道橋（いけだほどうきょう）

この橋は新横浜・元石川線をまたぐ歩道橋である。

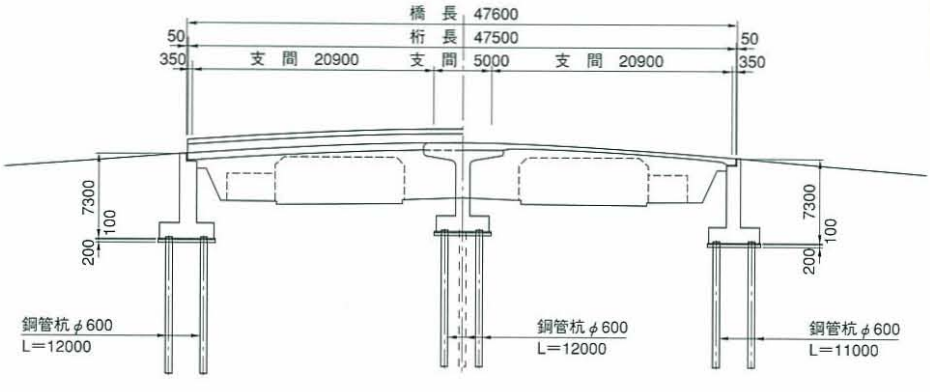
橋の西側は荏田南やまぶき公園に通じ、東側は住区を抜け、荏田東ねむのき公園に通じている。斜路、階段は池田バス停に連絡している。

橋の形式はルートの標準タイプとして設計されたPC３径間連続Ｕ桁の下路橋である。

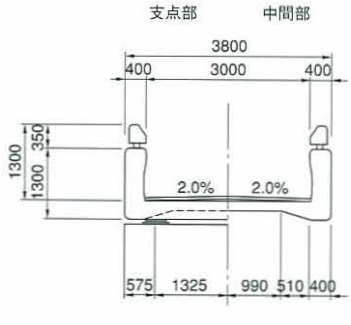
【設計概要】

●橋名	池田歩道橋(C-15)
●所在地	都筑区荏田東２丁目９番
●竣工年月	昭和58年５月
●上部構造形式	PC３径間連続Ｕ桁橋
●下部構造形式	逆Ｔ式橋台、Ｔ型式橋脚
●基礎構造形式	鋼管杭φ600×11.00～12.00
●橋長(支間)	47.60(20.90＋5.00＋20.90)
●幅員	3.00
●設計荷重	群集荷重
●適用示方書	道路橋示方書・同解説 S53、55

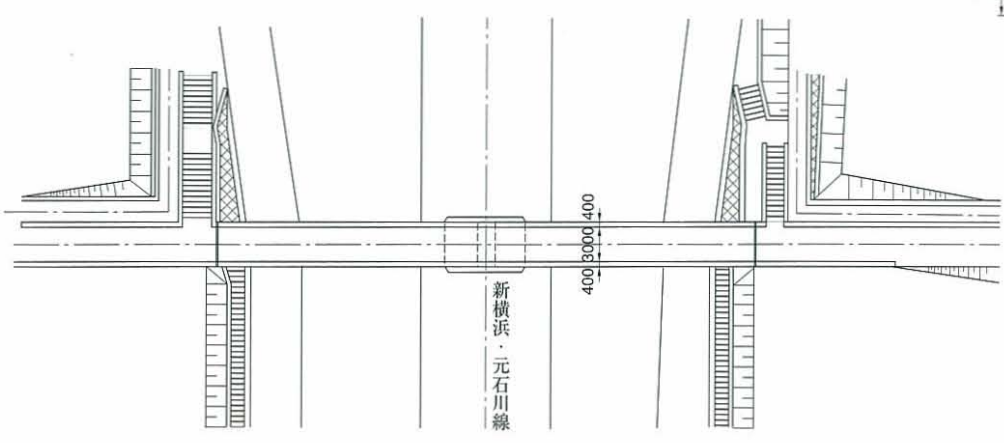
側面図



主桁断面図



平面図



ふれあい歩道橋（ほどうきょう）

この橋は新横浜・元石川線をまたぐ歩道橋である。橋下の中央分離帯には高圧鉄塔が設置されているため、一般の中央分離帯に比べ広くなっている。

橋の南側は老人福祉センター、障害者研修保養センター、プールなど都筑ふれあいの丘がある。北側は葛ケ谷公園の入口となり葛ケ谷グラウンドの脇を抜け、緑道「ささぶねのみち」に至る。橋下には都筑ふれあいの丘バス停がある。

橋の形式は、中央分離帯と道路端に橋脚を設置したPC３径間連続とし、桁断面はこのルートの標準タイプと同じU桁の下路橋である。

橋脚形状は、中央分離帯が広いので一般的な壁式橋脚とした。

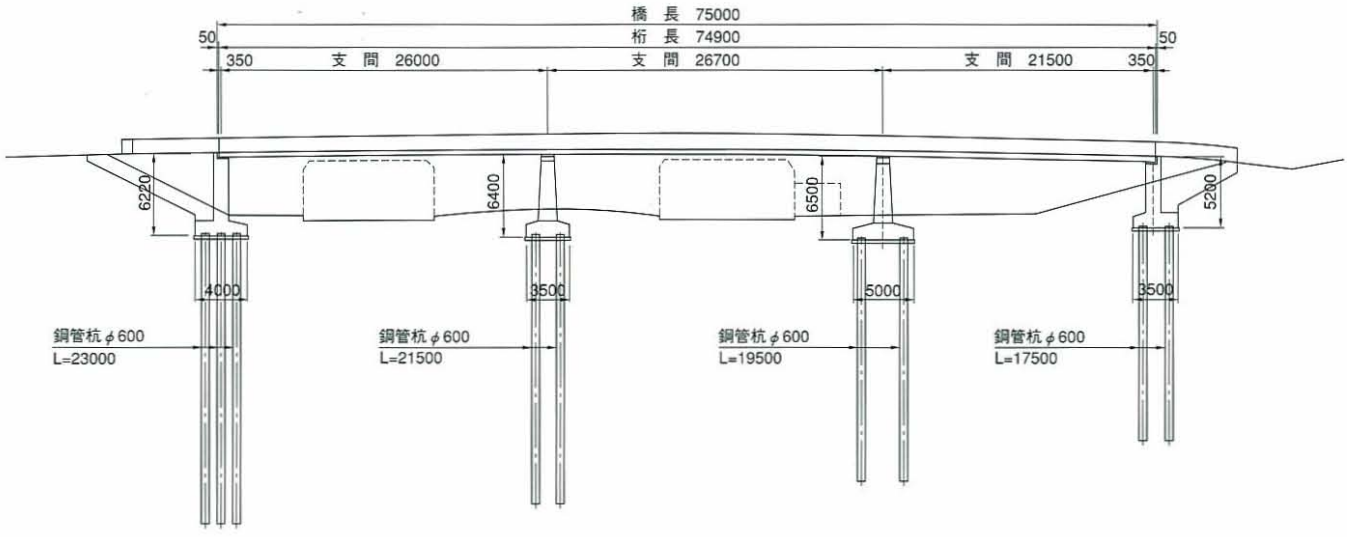
橋桁のコンクリート壁が高欄を兼ねており、トップレールのアルミパイプはルート色のブルー系で塗装されている。橋面舗装には落ち着いた色調のコンクリートブロックが張られている。公園側の４本の親柱は光沢のある自然石を用い、公園入口のサインともなっている。

車道から見える歩道橋は、橋台や橋脚が樹木で覆われ、長い橋長を感じさせない配慮がされている。

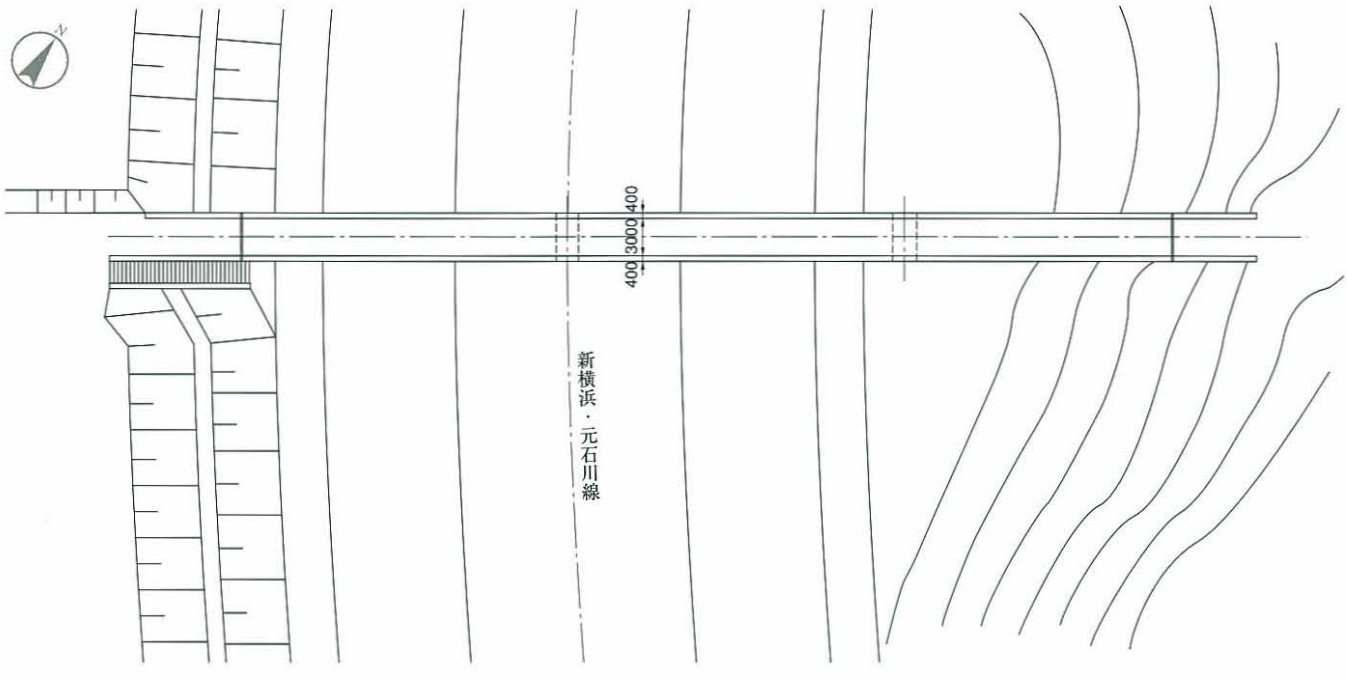
【設計概要】

- 橋名　ふれあい歩道橋(C-16)
- 所在地　都筑区葛ケ谷５番
- 竣工年月　昭和59年３月
- 上部構造形式　PC3径間連続U桁橋
- 下部構造形式　逆T式橋台、壁式橋脚
- 基礎構造形式　鋼管杭ϕ600×17.50～23.00
- 橋長(支間)　75.00 (26.00＋26.70＋21.50)
- 幅員　3.00
- 設計荷重　群集荷重
- 適用示方書　道路橋示方書・同解説 S53、55

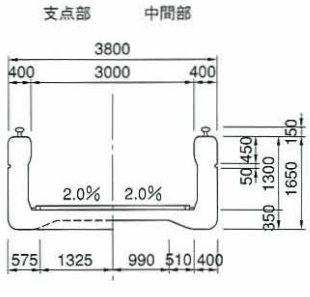
側面図



平面図



主桁断面図



前高山歩道橋（まえたかやまほどうきょう）

この橋は横浜・上麻生線のルート上にあり、上麻生方面から地区に入る最初の歩道橋である。橋の西側は二の丸こぶし公園に抜け、緑道「ゆうばえのみち」を通り、川和東小学校、川和中学校、反対側の港北配水池へと続く。東側は集合住宅街に接している。

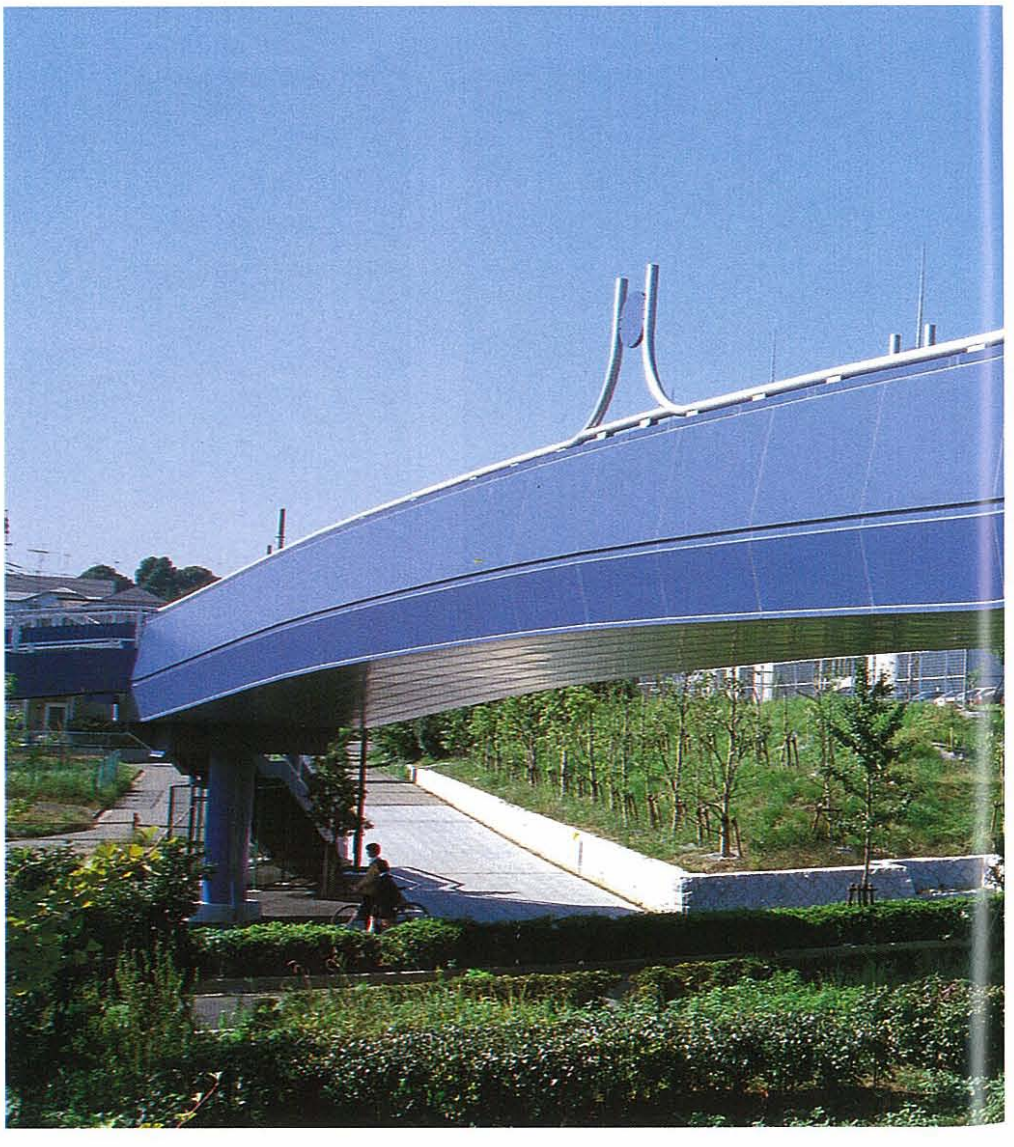
橋の形式は、供用中の道路上に架設され橋長が長いので、鋼鈑桁の中路橋で、床版は鋼床版を採用した。両端の橋脚は一般的な鋼管を用いている。

高欄は桁の上フランジに化粧カバーを取り付け、トップレールにはアルミパイプを用いている。主桁内側の縦リブにはステンレスの手すりを取り付け、歩行者保護を図るとともに、トップレールとこの手すりが創り出すなめらかな曲線によって、シャープな橋にやわらかな雰囲気を与えている。

橋面舗装は磁器質タイル張りで、橋端には四角を、中央部には円を基調とした色模様が配されている。これにより、単調な橋面にアクセントを与え、ここをわたる歩行者に橋の長さを感じさせない配慮がなされている。

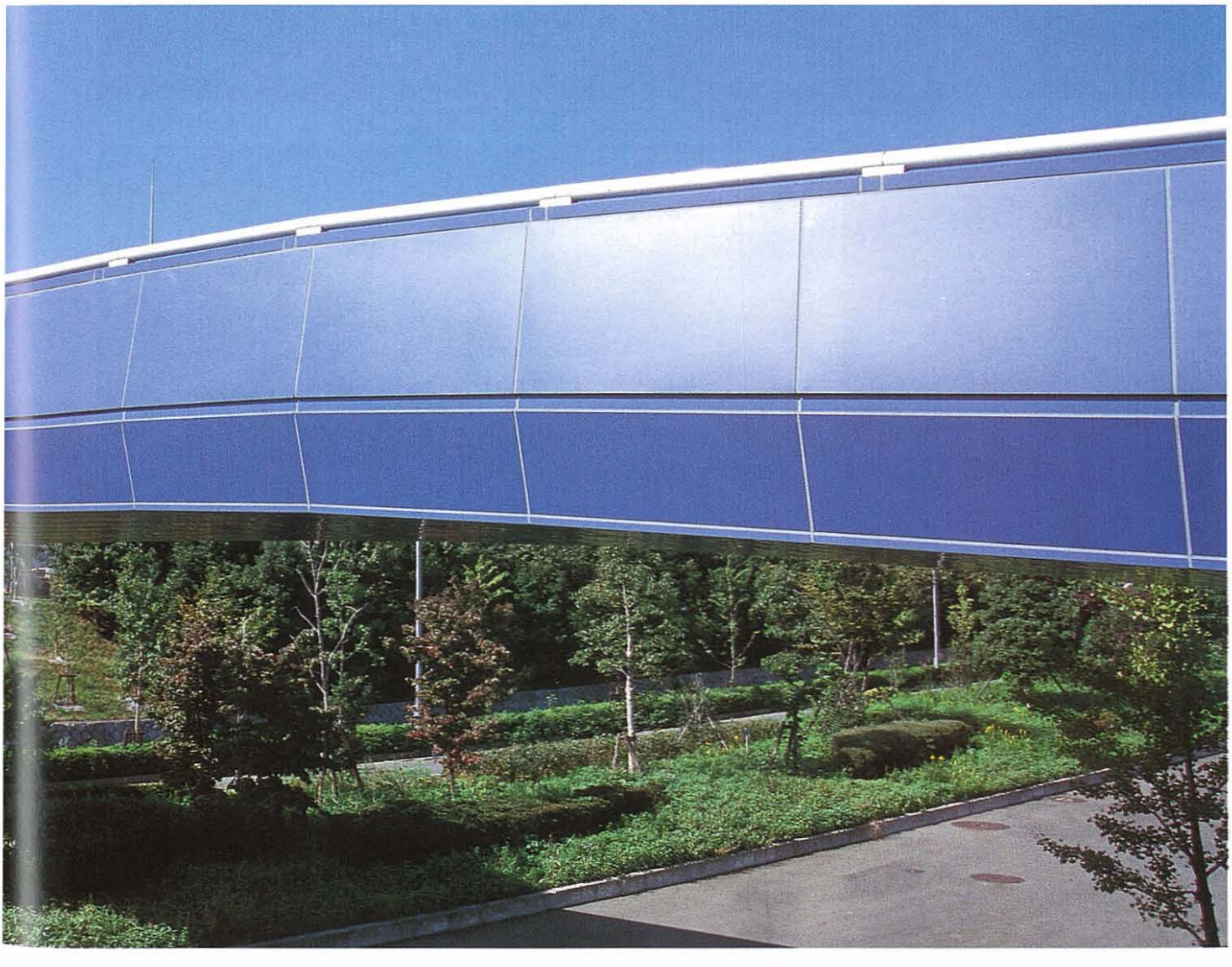
上麻生方面からの最初の歩道橋である性格上、地区へのゲート性を考慮し、桁側面、および下面にアルミの化粧板を張り付けてある。橋中央部分にトップレールを立ち上げたオブジェをおいて、この橋のゲート性をより一層高めたデザインを採用している。

ブルーを基調とした塗装と、シャープな面と線で構成されたこの橋は、港北ニュータウンの玄関としてモダンな外観を誇っている。

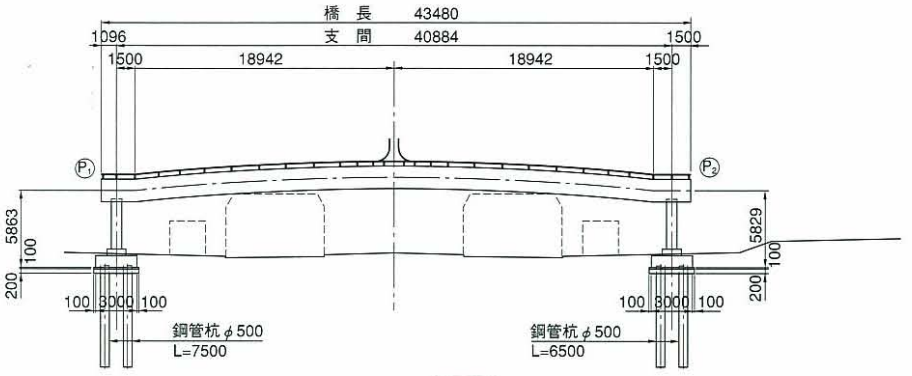


【設計概要】

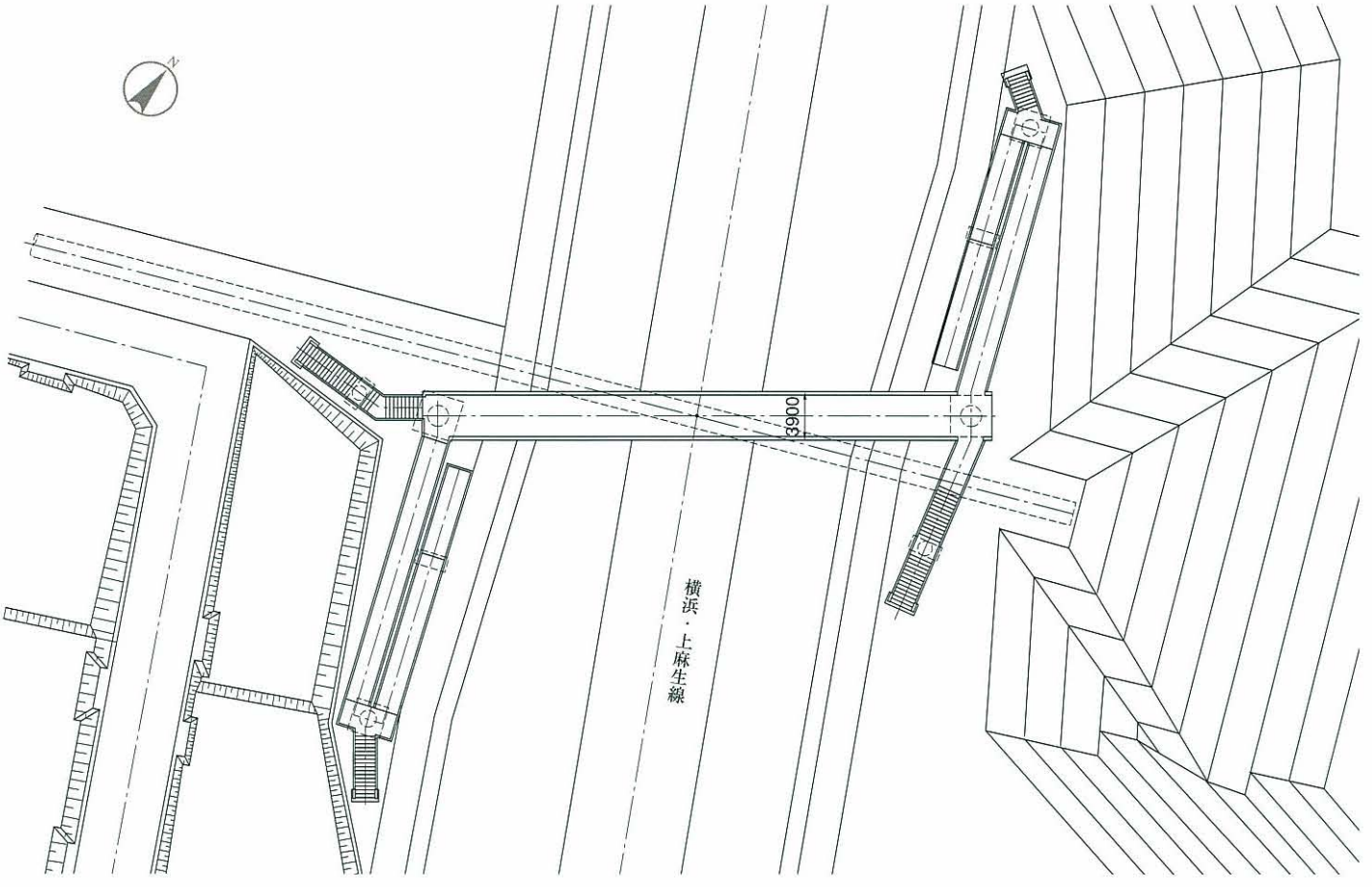
●橋名	前高山歩道橋（C-17）
●所在地	都筑区高山19番
●竣工年月	平成8年3月
●上部構造形式	鋼単純鋼床版鈑桁橋
●下部構造形式	鋼製橋脚
●基礎構造形式	鋼管杭 ϕ 500 × 6.50 ～ 7.50
●橋長（支間）	43.40（40.88）
●幅員	3.00
●設計荷重	群集荷重
●適用示方書	道路橋示方書・同解説 S55、H2



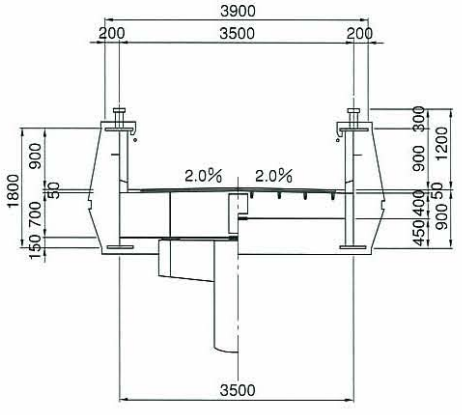
側面図



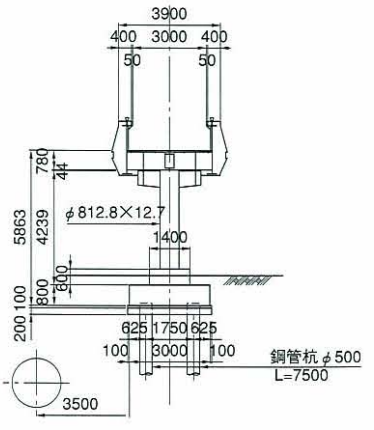
平面図



主桁断面図



P_1橋脚正面図



中の瀬歩道橋（なかのせほどうきょう）

この橋は中山・北山田線をまたぐ歩道橋である。橋の東側は茅ヶ崎南かきのき公園に至る。西側は荏田東すいせん公園を経て中の瀬地下道に通ずる。

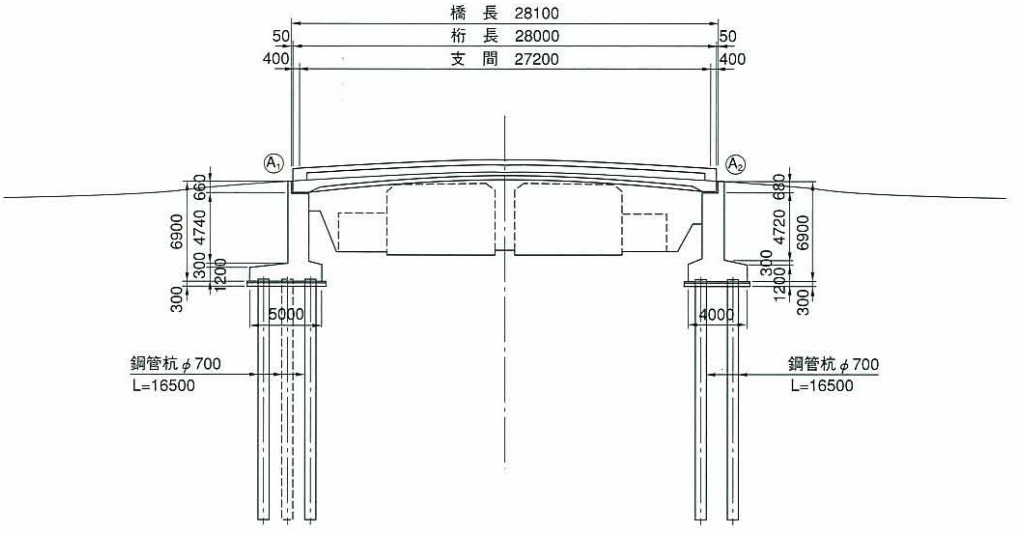
橋の形式は、この地区の標準タイプとして設計されたPC単純U桁の下路橋である。

橋桁のコンクリート壁が高欄になっており、手すり部は赤で仕上げている。

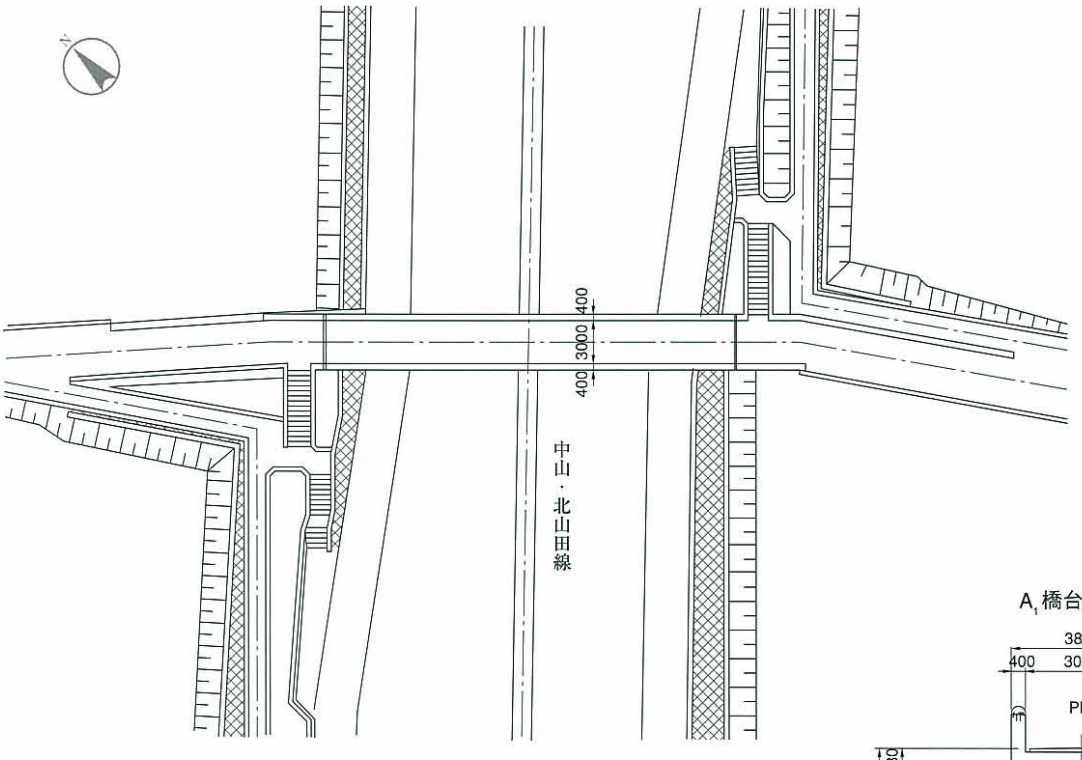
【設計概要】

- 橋名　中の瀬歩道橋(C-19)
- 所在地　都筑区荏田東１丁目１番
- 竣工年月　昭和59年３月
- 上部構造形式　PC単純U桁橋
- 下部構造形式　逆T式橋台
- 基礎構造形式　鋼管杭 ϕ 700 × 16.50
- 橋長(支間)　28.10(27.20)
- 幅員　3.00
- 設計荷重　群集荷重
- 適用示方書　道路橋示方書・同解説 S53、55

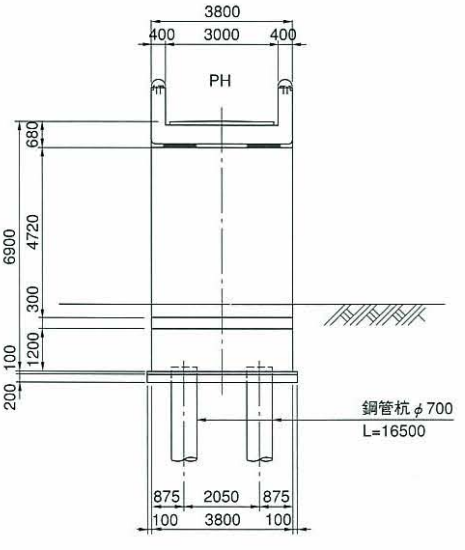
側面図



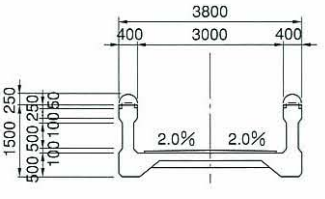
平面図



A_1 橋台正面図



主桁断面図



清心歩道橋（せいしんほどうきょう）

この橋は新横浜・元石川線をまたぐ歩道橋である。

橋の南側は横浜市環境事業局都筑工場に接している。北側は葛ケ谷グラウンドに接し、緑道「ささぶねのみち」に至る。

斜路・階段は都筑工場前バス停に通じている。

橋の形式はルートの標準タイプとして設計されたPC３径間連続Ｕ桁の下路橋である。

【設計概要】

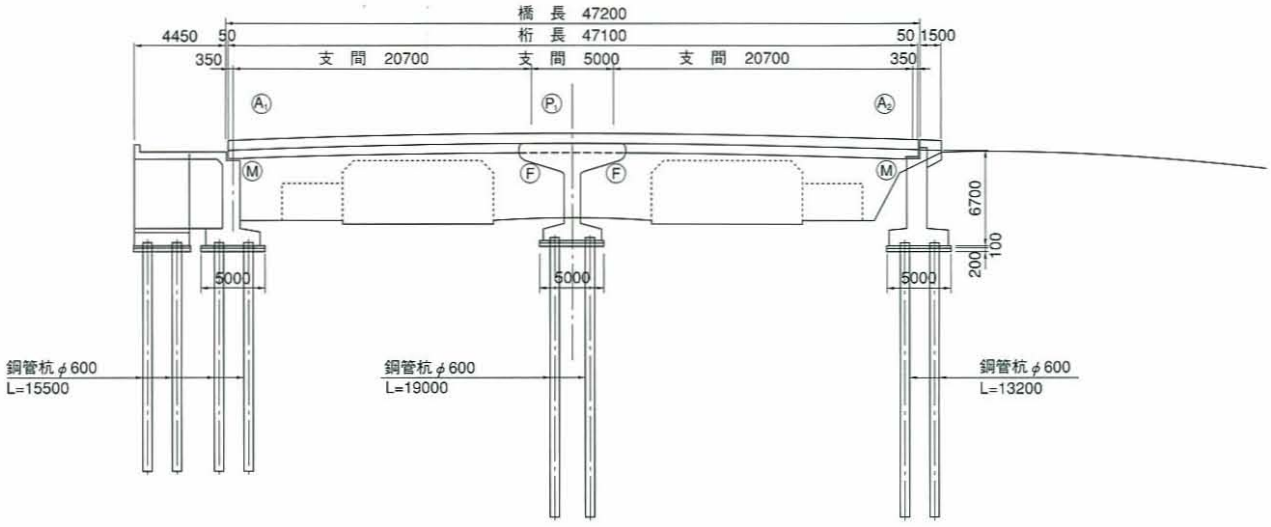
- ●橋名　清心歩道橋（C-20）
- ●所在地　都筑区長坂14番
- ●竣工年月　昭和59年３月
- ●上部構造形式　PC3径間連続Ｕ桁橋
- ●下部構造形式　逆Ｔ式橋台、Ｔ型式橋脚
- ●基礎構造形式　鋼管杭φ600×13.20～19.00
- ●橋長(支間)　47.20（20.70＋5.00＋20.70）
- ●幅員　3.00
- ●設計荷重　群集荷重
- ●適用示方書　道路橋示方書・同解説 S53、55

中央分離帯に設置した橋脚には２つの支点があるので、支間長が短くなることにより構造的に有利な連続桁となっている。橋脚の支承部には沓かくしが設置されており、桁や橋脚に丸い面取りが施され橋全体の外観をやわらかく見せている。

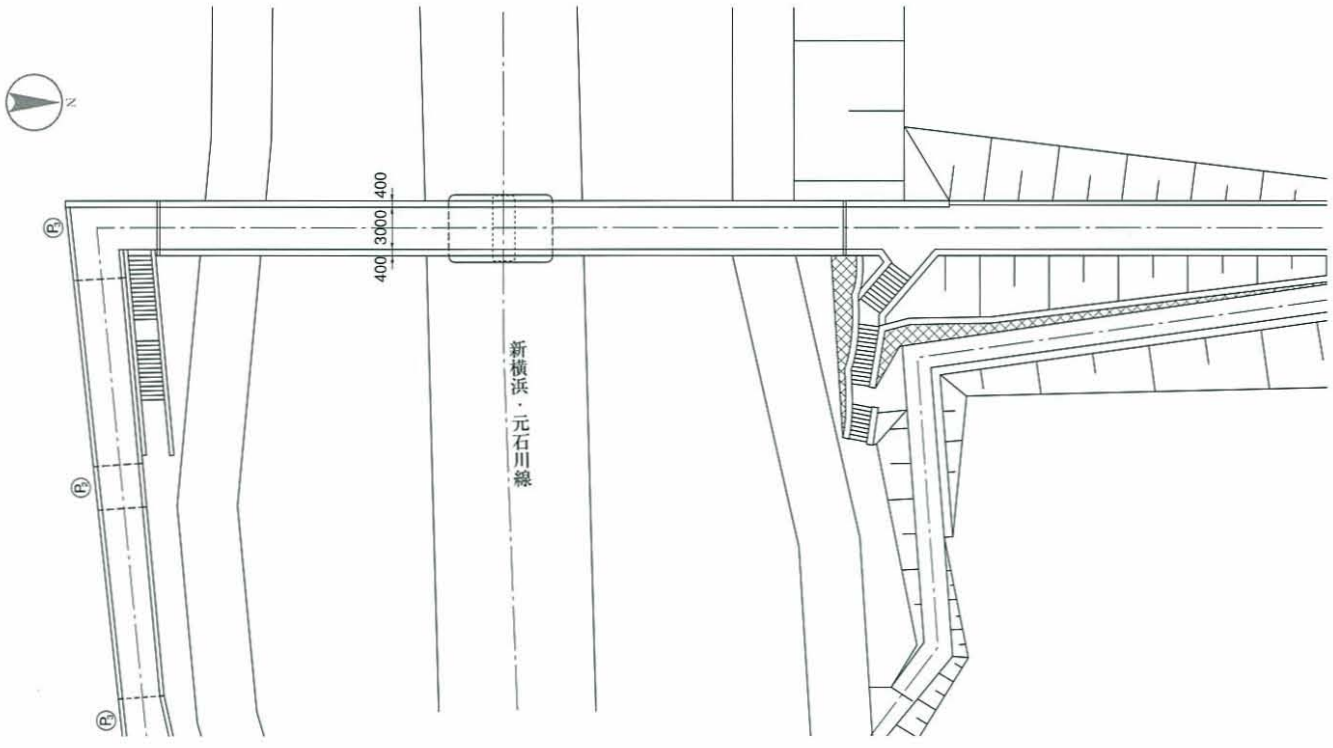
高欄のトップレールはルート色のブルー系で塗装されている。

橋面舗装はコンクリート平板で、色調は桁のコンクリートと同系色である。

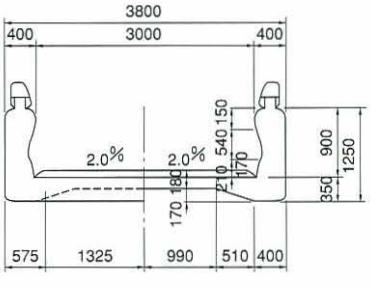
側面図



平面図



主桁断面図



平台歩道橋（ひらだいほどうきょう）

この橋は新横浜・元石川線をまたぐ歩道橋である。

橋の南側は戸建て住宅街を通り、平台くりのみ公園に通じている。北側は戸建て住宅街を抜け、大原みねみち公園、緑道「ささぶねのみち」に至る。

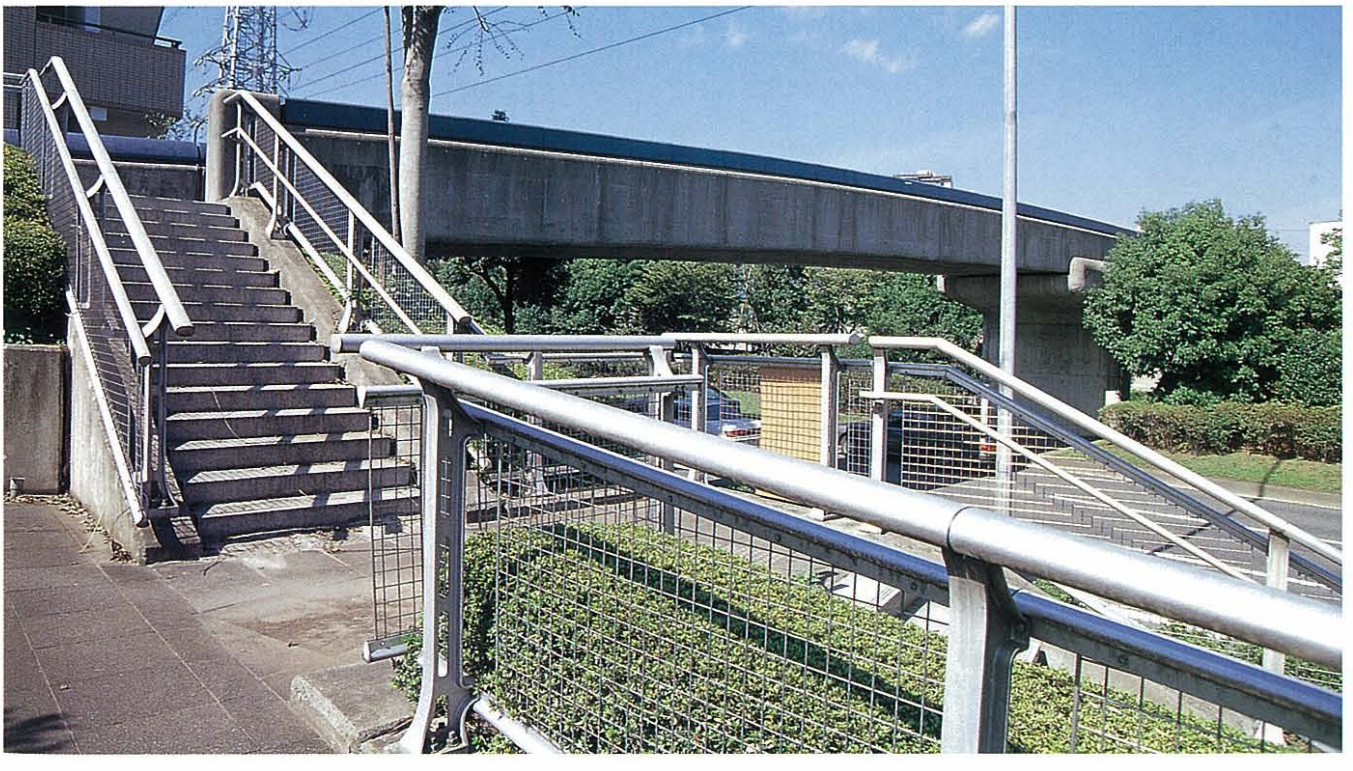
斜路、階段は平台バス停に通じている。橋の形式はルートの標準タイプとして設計されたPC 3 径間連続U桁の下路橋である。

中央分離帯に設置した橋脚には2つの支点があるので、支間長が短くなることにより、構造的に有利な連続桁となっている。橋脚の支承部には沓かくしが設置されており、桁や橋脚に丸い面取りが施され、橋全体を外観をやわらかく見せている。

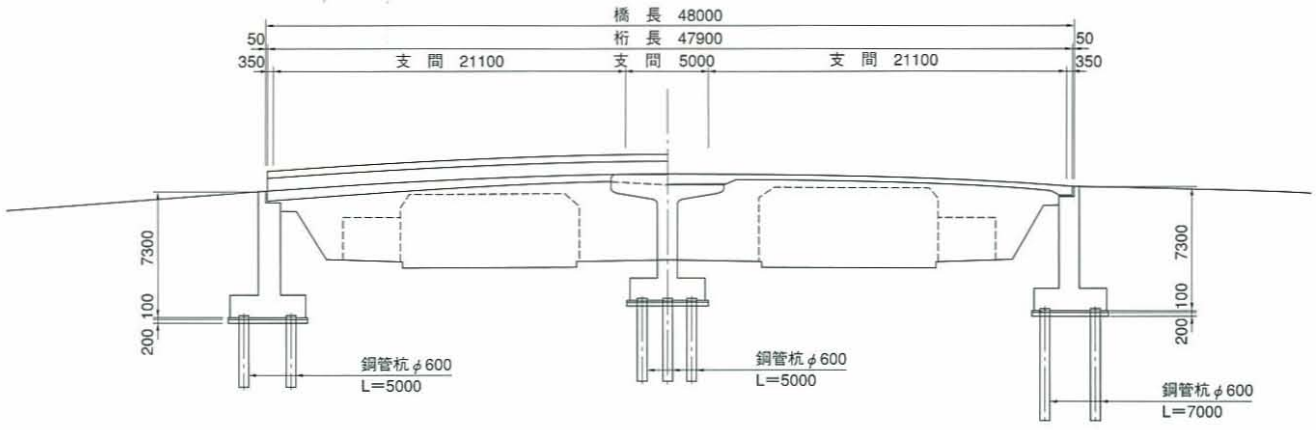
高欄のトップレールはルート色のブルー系で塗装されている。

【設計概要】

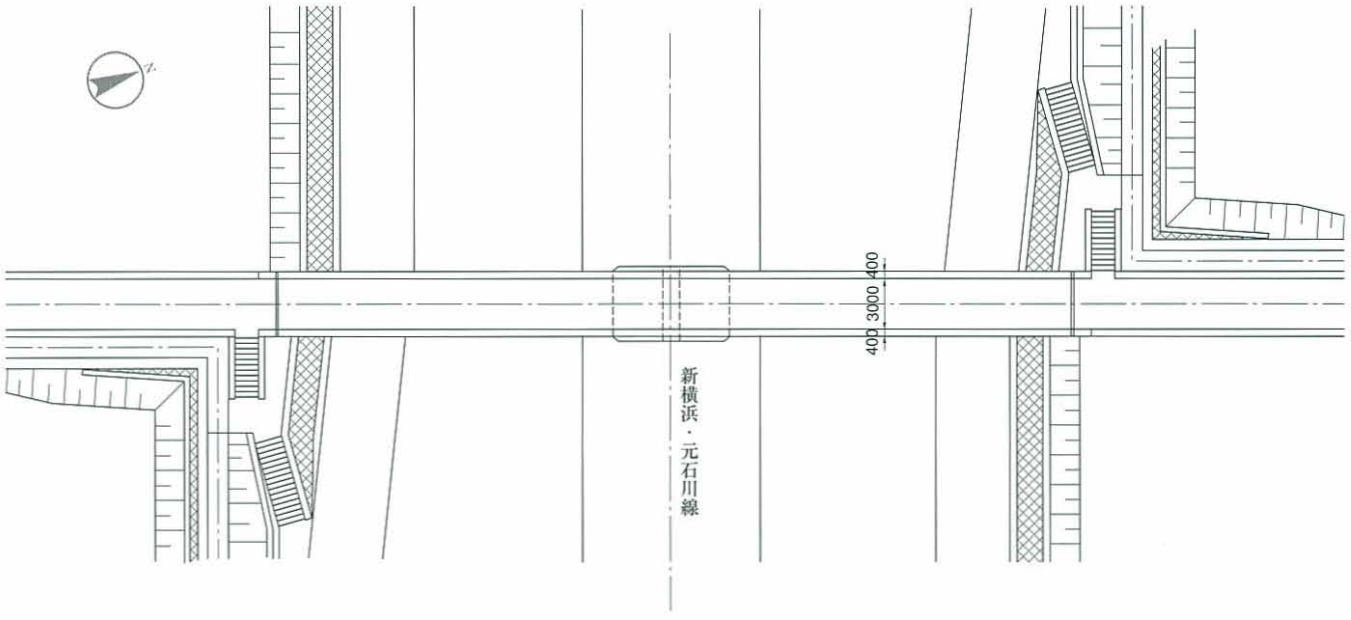
- ●橋名　平台歩道橋（C-36）
- ●所在地　都筑区平台10番
- ●竣工年月　昭和58年5月
- ●上部構造形式　PC 3 径間連続U桁橋
- ●下部構造形式　逆T式橋台、T型式橋脚
- ●基礎構造形式　鋼管杭 ϕ 600 × 5.00 ～ 7.00
- ●橋長（支間）　48.00（21.10 + 5.00 + 21.10）
- ●幅員　3.00
- ●設計荷重　群集荷重
- ●適用示方書　道路橋示方書・同解説 S53、55



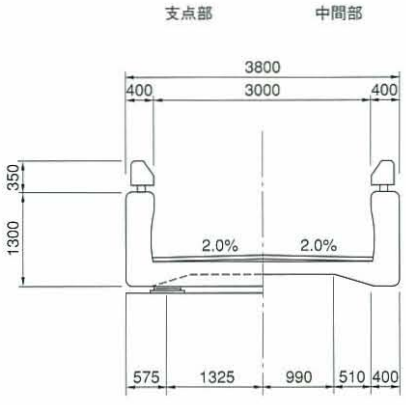
側面図



平面図



主桁断面図



東前歩道橋（ひがしまえほどうきょう）

この橋はルート上にある中丸歩道橋と同様センター南駅の南側に位置し、新羽・荏田線をまたぐ歩道橋である。

橋の南側はたんぽぽ公園を通り、茅ヶ崎公園に至っている。北側は集合住宅地に接し、その奥のなのはな公園へと連なり、センター南駅へと続いている。

斜路、階段は大原バス停に通じる。

橋の形式はこのルートの標準タイプであるPC単純U桁の下路橋である。

橋桁のコンクリート壁は高欄の役目を担い、トップレールはブルー系で塗装された半円のアルミカバーで覆われている。

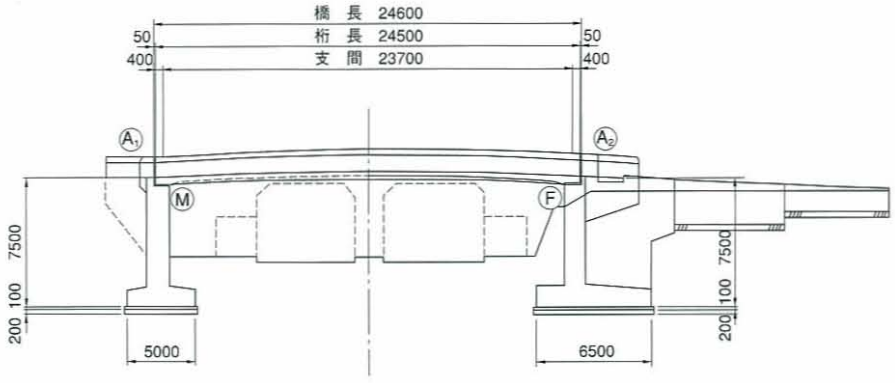
胸壁および橋台はコンクリートの打ち放しで、舗装はアプローチ部分、橋面ともコンクリート平板を敷きつめてある。

斜路の転落防止柵にはステンレスのメッシュ張りが施されている。

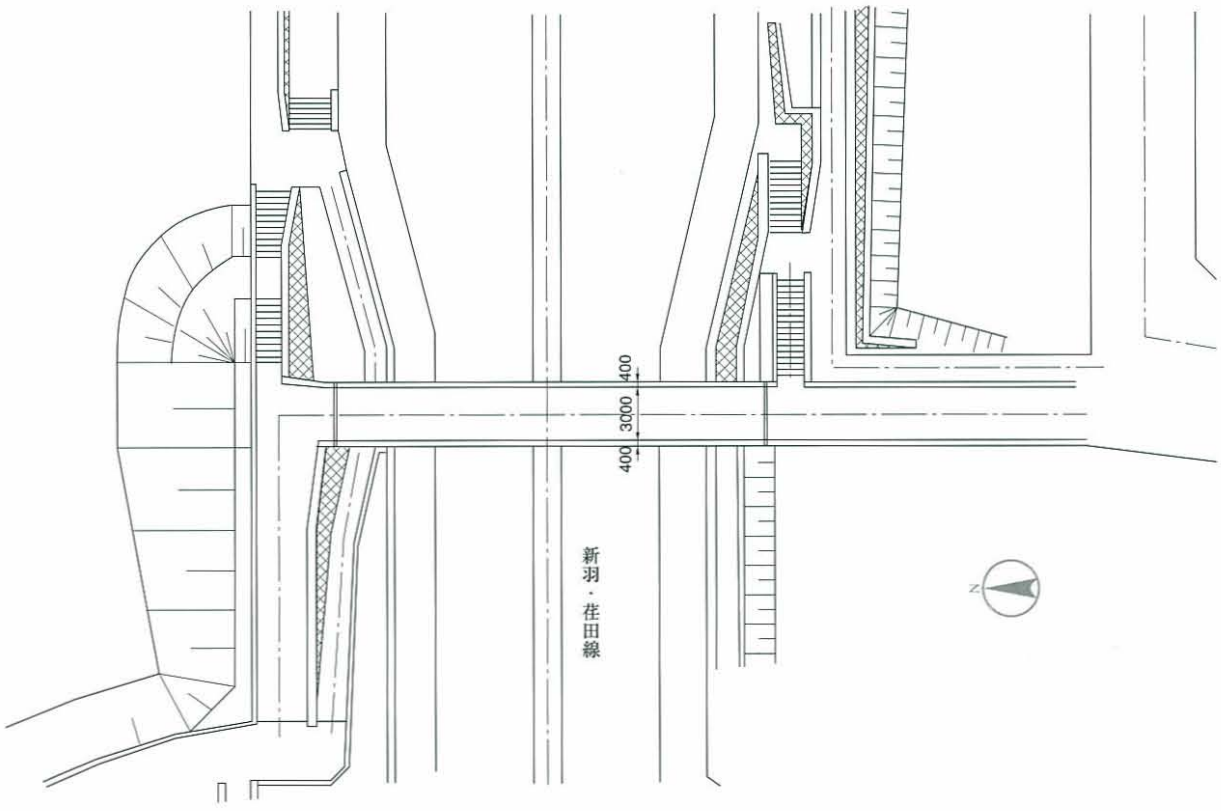
【設計概要】

●橋名	東前歩道橋(C-41)
●所在地	都筑区茅ヶ崎東3丁目5番
●竣工年月	昭和58年3月
●上部構造形式	PC単純U桁橋
●下部構造形式	逆T式橋台
●基礎構造形式	直接基礎
●橋長(支間)	24.60(23.70)
●幅員	3.00
●設計荷重	群集荷重
●適用示方書	道路橋示方書・同解説 S53、55

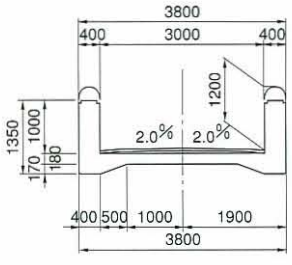
側面図



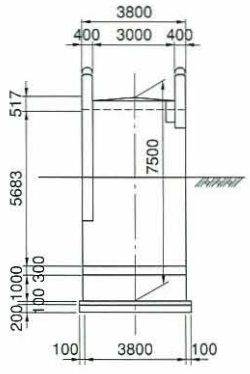
平面図



主桁断面図



A1橋台正面図



新星橋（しんせいはし）

この橋は新横浜・元石川線をまたぐ歩道橋である。

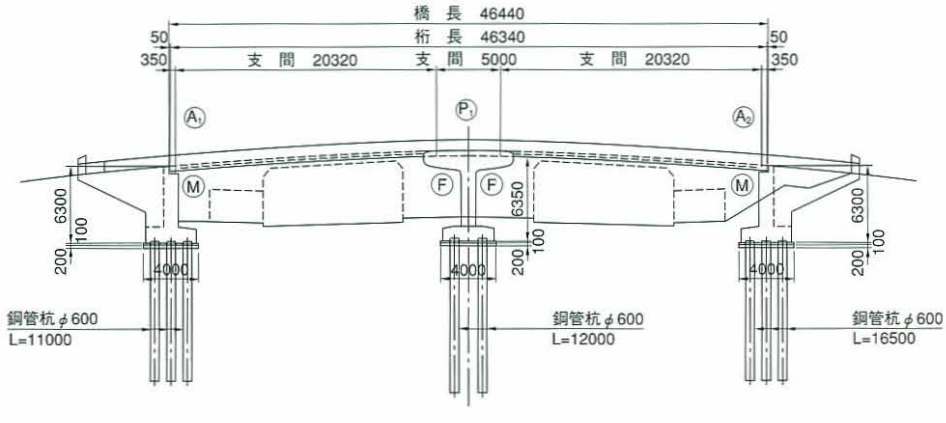
橋の南側は戸建て住宅街を通り東方公園に通じる。北側は茅ヶ崎台小学校に通じ、緑道「ささぶねのみち」に至る。

橋の形式は、ルートの標準タイプとして設計されたPC３径間連続U桁の下路橋である。

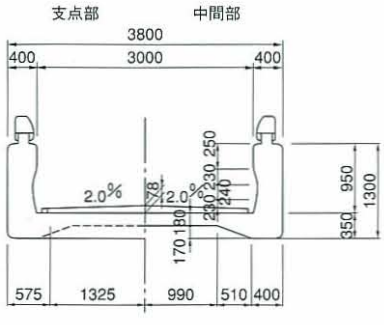
【設計概要】

- ●橋名　新星橋（C-21）
- ●所在地　都筑区平台21番
- ●竣工年月　昭和59年3月
- ●上部構造形式　PC３径間連続U桁橋
- ●下部構造形式　逆T式橋台、T型式橋脚
- ●基礎構造形式　鋼管杭φ600×11.00～16.50
- ●橋長（支間）　46.44（20.32＋5.00＋20.32）
- ●幅員　3.00
- ●設計荷重　TL-14
- ●適用示方書　道路橋示方書・同解説 S53、55

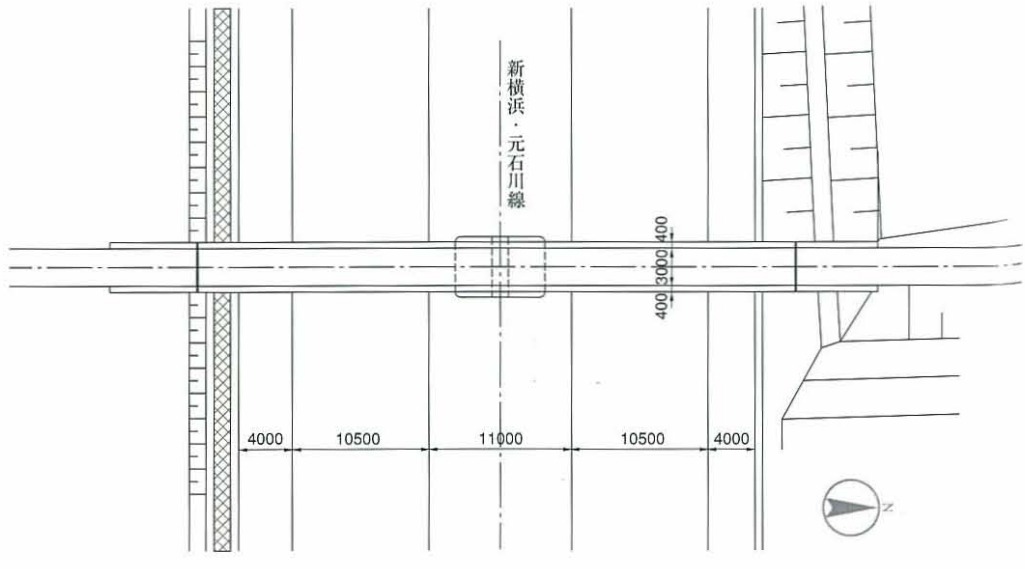
側面図



主桁断面図



平面図



大原歩道橋（おおはらほどうきょう）

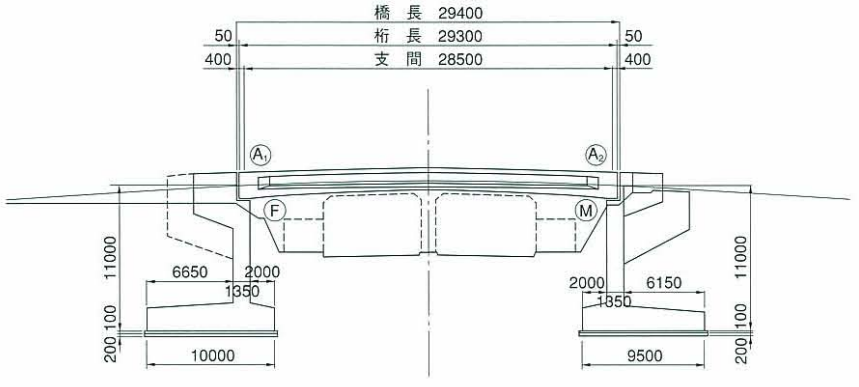
この橋は佐江戸・北山田線をまたぐ歩道橋である。橋の東側は茅ヶ崎公園に通じ、西側は大原みねみち公園などが近い。

橋の形式は地区の標準タイプであるPC単純U桁の下路橋である。径間長が長いので、桁ウェブを細くすることにより、桁重量の軽減を図っている。同時にこれによって生まれたテーパーの陰影が橋の長さを感じさせない。

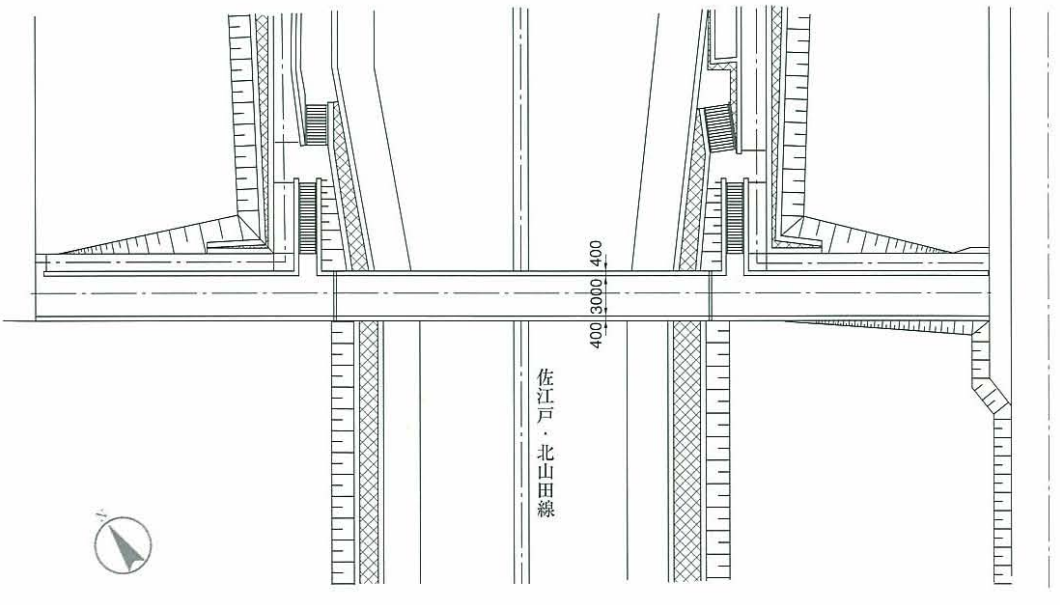
【設計概要】

- 橋名　大原歩道橋(C-42)
- 所在地　都筑区茅ヶ崎南４丁目１番
- 竣工年月　昭和58年３月
- 上部構造形式　PC単純U桁橋
- 下部構造形式　逆T式橋台
- 基礎構造形式　直接基礎
- 橋長(支間)　29.40(28.50)
- 幅員　3.00
- 設計荷重　群集荷重
- 適用示方書　道路橋示方書・同解説 S53、55

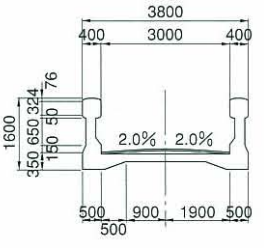
側面図



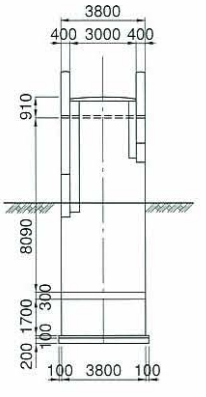
平面図



主桁断面図



A1橋台正面図



向原橋（むこうはらはし）

この橋は新横浜・元石川線をまたぐ歩道橋である。

橋の南側はほおずき公園を通り、北側はみかん公園を経て茅ヶ崎公園に至る。斜路、階段は向原バス停に連絡している。

橋の形式は中央分離帯に橋脚を設置したPC２径間連続桁である。桁断面はこのルートの標準タイプと同じU桁の下路橋である。

橋桁のコンクリート壁が高欄の役目を果たしており、トップレールのアルミカバーはルート色のブルー系で塗装されている。親柱には自然石を用い、桁端を引き締めている。

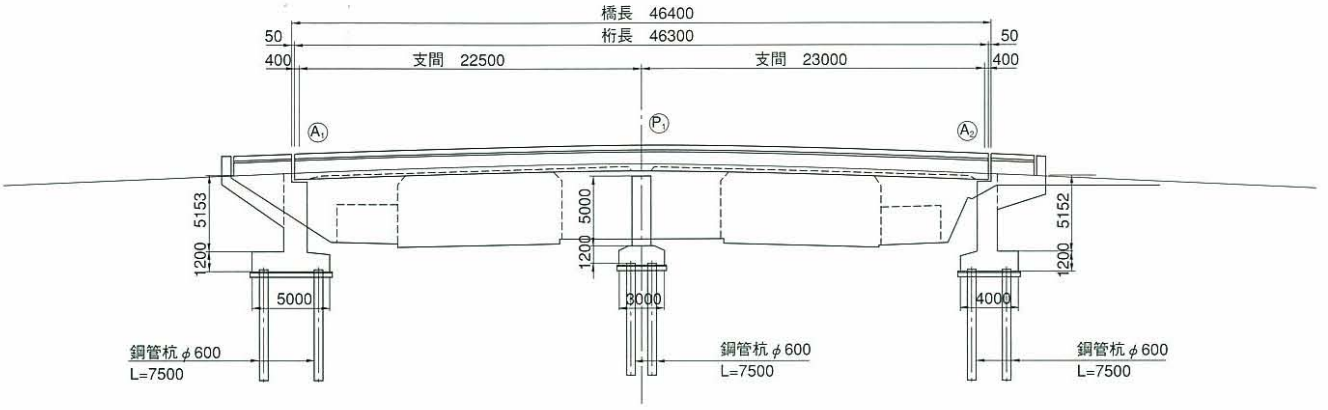
橋面舗装はコンクリートブロックを敷きつめている。

斜路の両脇には植栽が施され、緑豊かな景観を提供している。

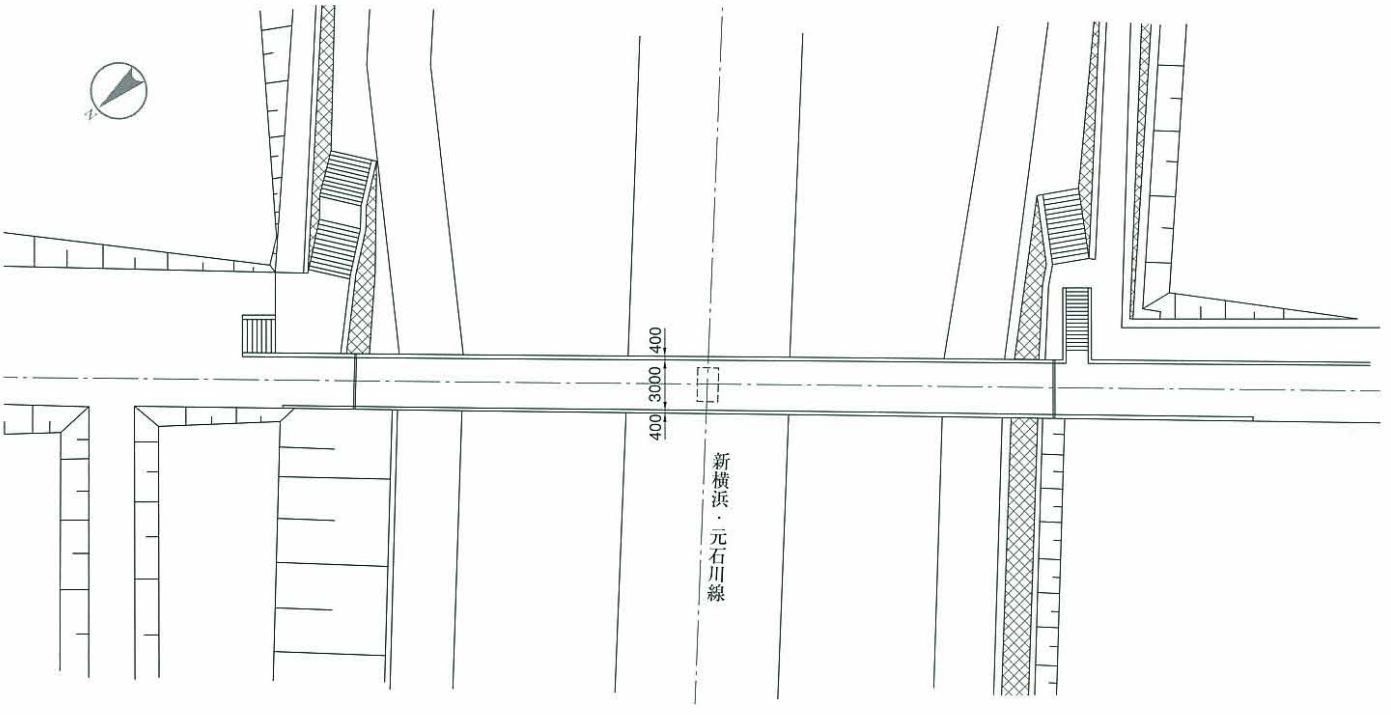
【設計概要】

- 橋名　向原橋（C-43）
- 所在地　都筑区桜並木９番
- 竣工年月　昭和59年３月
- 上部構造形式　PC単純中空床版橋
- 下部構造形式　逆Ｔ式橋台、壁式橋脚
- 基礎構造形式　鋼管杭 ϕ 600 × 7.50
- 橋長（支間）　46.40（22.50 + 23.00）
- 幅員　3.00
- 設計荷重　TL-14
- 適用示方書　道路橋示方書・同解説 S53、55

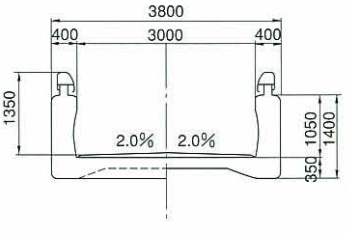
側面図



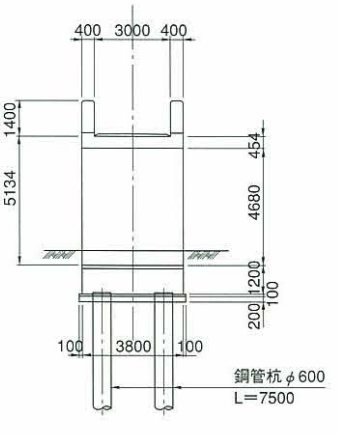
平面図



主桁断面図



A_2橋台正面図



陽光歩道橋（ようこうほどうきょう）

この橋は新横浜・元石川線、商業地区、さらに区画道路をまたぐ歩道橋である。

橋の南側は住区を通り、地区外との境界道路に至る。北側は商業地区を抜け、地下鉄あざみ野線仲町台駅に通ずる。

新横浜・元石川線の跨道部は中央分離帯に橋脚を設置した2径間連続桁である。商業地区をまたぐ部分は単純桁で、区画道路跨道部は2径間連続桁である。

商業地区と歩道橋は階段で結ばれている。

桁断面は張り出しをもつPC中空床版であり、橋脚は逆テーパーをもつ柱式である。

高欄は桁のコンクリート壁で、トップレールのアルミカバーはルート色のブルー系で仕上げている。壁高欄の外側にはステンレス板を張り付け、駅前の歩道橋であることを意識したデザインである。

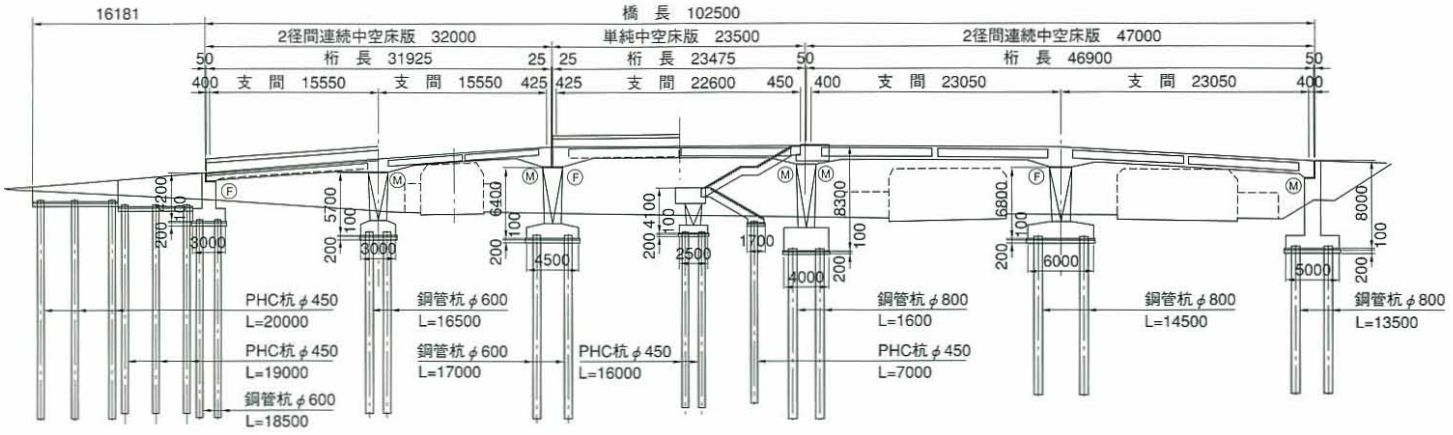
橋に続く斜路の転落防止柵はアルミパイプの縦桟を用い、手すり部分はステンレスパイプを使用している。橋面舗装は磁器質タイル張りで仕上げ、橋下はコンクリートブロックを敷きつめている。

この歩道橋は地下鉄あざみ野線仲町台駅のサイン橋であり、構造物としての独立性を主張している。

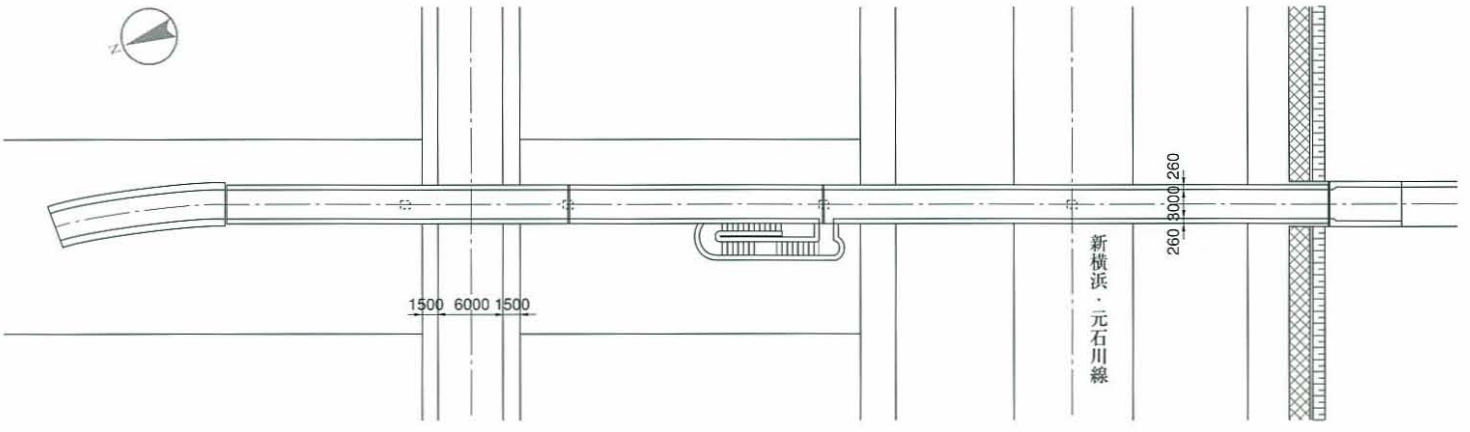
【設計概要】

- ●橋名　陽光歩道橋（C-45）
- ●所在地　都筑区仲町台4丁目20番
- ●竣工年月　昭和59年3月
- ●上部構造形式　PC 2径間連続中空床版橋、PC単純中空床版橋
- ●下部構造形式　逆T式橋台、柱式橋脚
- ●基礎構造形式　鋼管杭φ600、800 ×16.00～18.50
- ●橋長（支間）　102.50 (2@15.55＋22.60＋2@23.05)
- ●幅員　3.00
- ●設計荷重　群集荷重
- ●適用示方書　道路橋示方書・同解説 S53、55

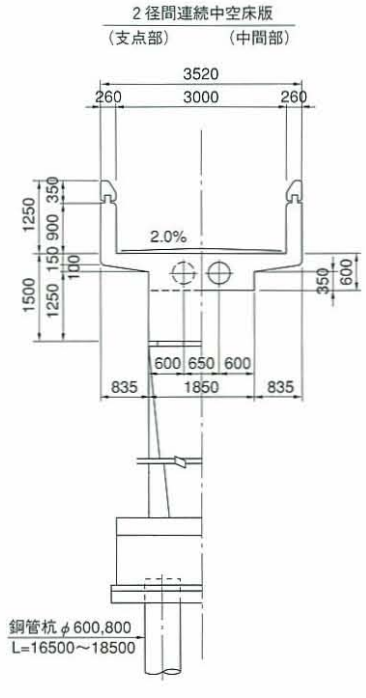
側面図



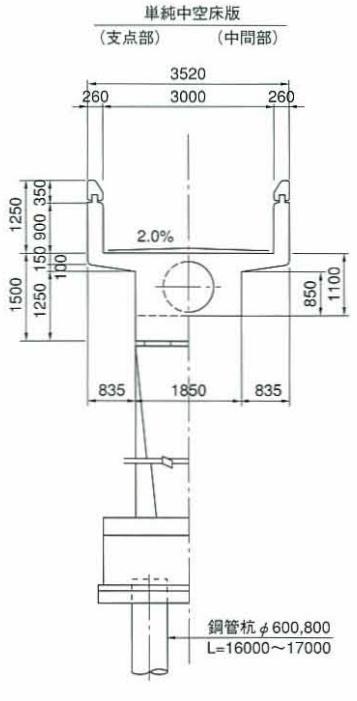
平面図



断面図



断面図



丸沢歩道橋（まるさわほどうきょう）

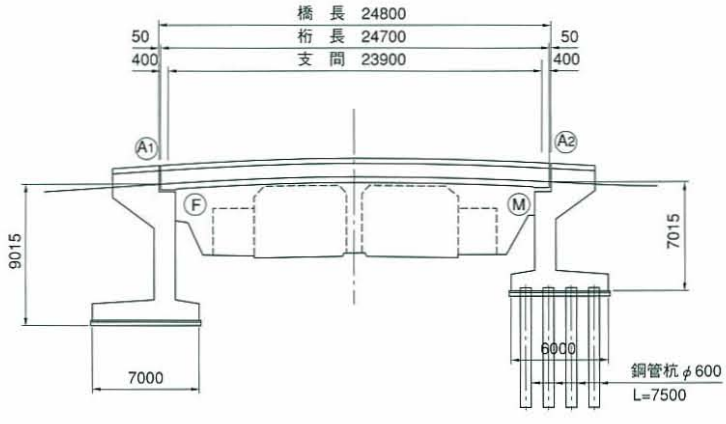
この橋は新羽・荏田線をまたぐ歩道橋である。

橋の南側はてんとうむし公園を通り、学校用地を経て緑道「せきれいのみち」に至っている。

北側はあかとんぼ公園を通り、地区外へと抜ける。斜路、階段は勝田丸沢バス停に通じる。

橋の形式はこのルートの標準タイプであるPC単純U桁の下路橋である。

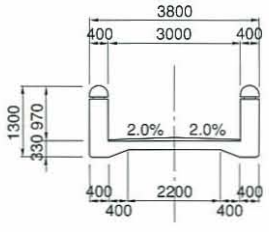
側面図



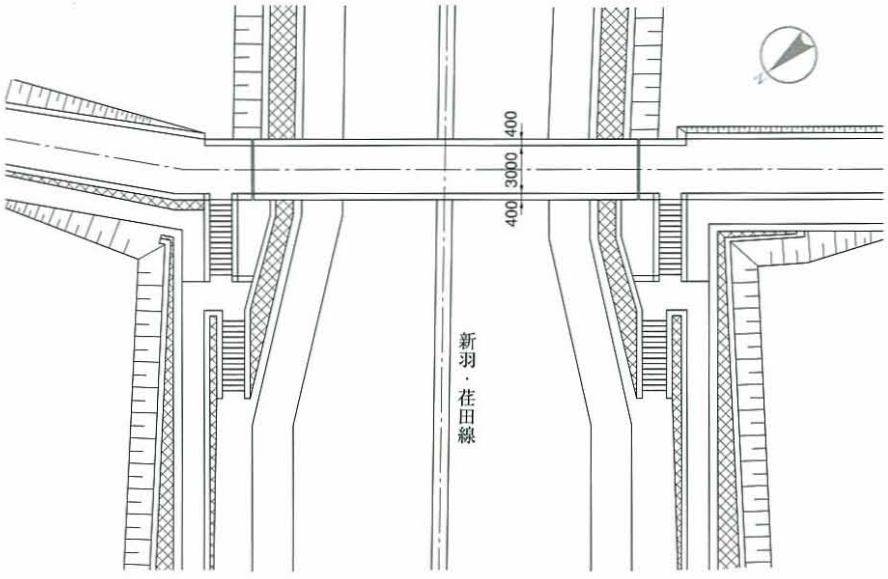
【設計概要】

●橋名	丸沢歩道橋(C-44)
●所在地	都筑区勝田南２丁目７番
●竣工年月	昭和61年３月
●上部構造形式	PC単純U桁橋
●下部構造形式	逆T式橋台
●基礎構造形式	A_1直接基礎、 A_2鋼管杭 ϕ 600 × 7.50
●橋長(支間)	24.80(23.90)
●幅員	3.00
●設計荷重	群集荷重
●適用示方書	道路橋示方書・同解説 S53、55

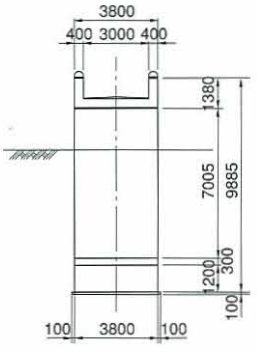
主桁断面図



平面図



A_1橋台正面図



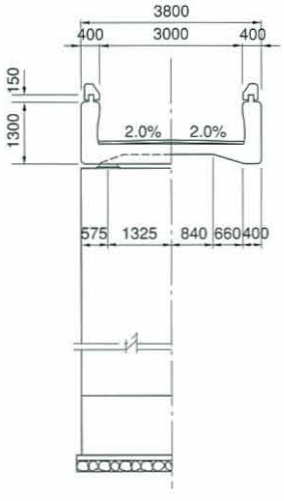
観音歩道橋（かんのんほどうきょう）

この橋は新横浜・元石川線をまたぐ歩道橋である。

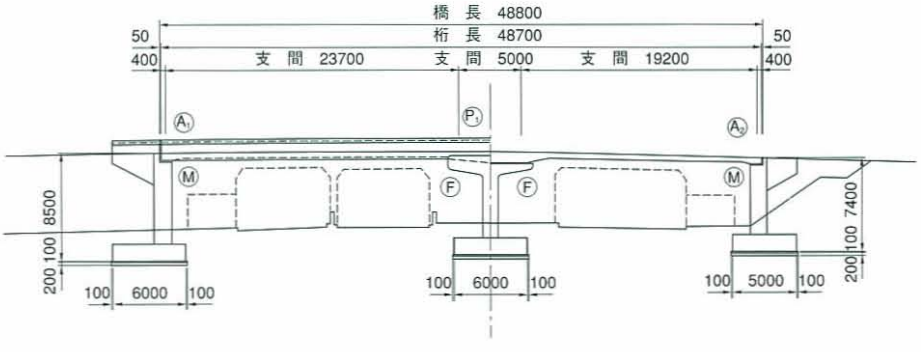
橋の南側は住区を抜け、仲町台かたつむり公園に通じている。北側は商業地区に結ばれている。

橋の形式はルートの標準タイプであるPC 3 径間連続U桁の下路橋である。

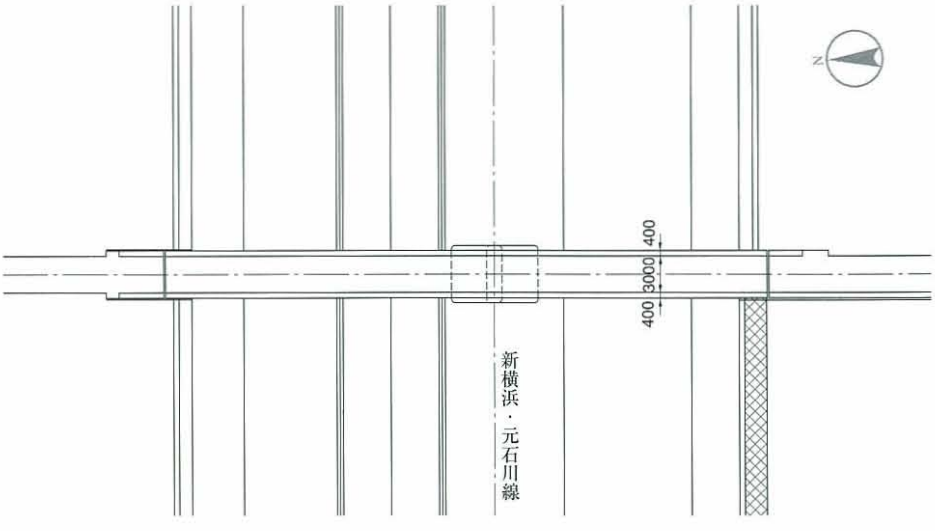
主桁断面図



側面図



平面図



【設計概要】

- ●橋名　観音歩道橋(C-46)
- ●所在地　都筑区仲町台４丁目19番
- ●竣工年月　昭和59年３月
- ●上部構造形式　PC3径間連続U桁橋
- ●下部構造形式　逆T式橋台、T型式橋脚
- ●基礎構造形式　直接基礎
- ●橋長(支間)　48.80(23.70 + 5.00 + 19.20)
- ●幅員　3.00
- ●設計荷重　群集荷重
- ●適用示方書　道路橋示方書・同解説 S53、55

新田歩道橋（にったほどうきょう）

この橋は大熊・東山田線をまたぐ歩道橋である。

橋は東西に分かれた新栄町を結び、東側は新栄高等学校に接している。階段、斜路は新栄高校前バス停に通じている。

橋の形式は、桁高が大きくとれるのでPC単純中空床版の上路橋とした。

高欄はアルミパイプの縦桟で、親柱は端ポストタイプを採用し、シンプルなデザインとなっている。

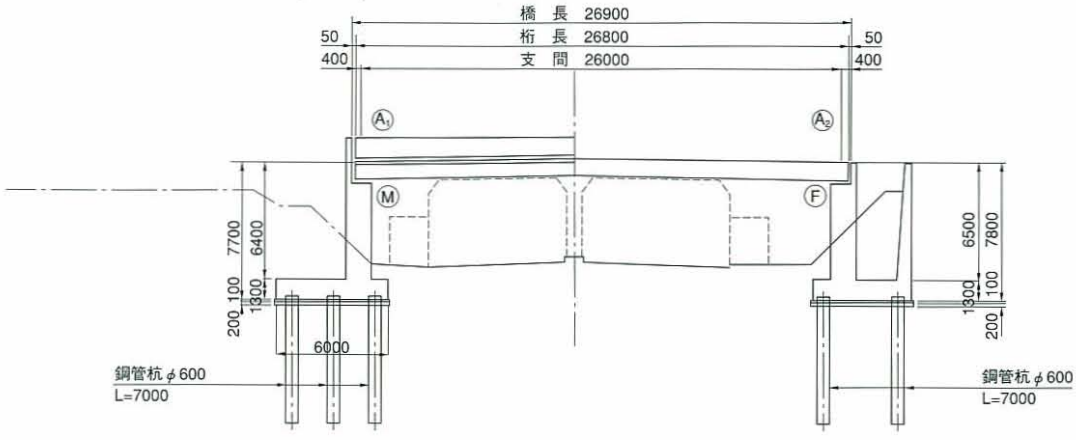
橋面舗装はコンクリート平板、アプローチ部分はコンクリートブロックを敷きつめている。

橋台の高い壁面は樹木で覆われ、バス停の利用者に自然のやすらぎを与えている。

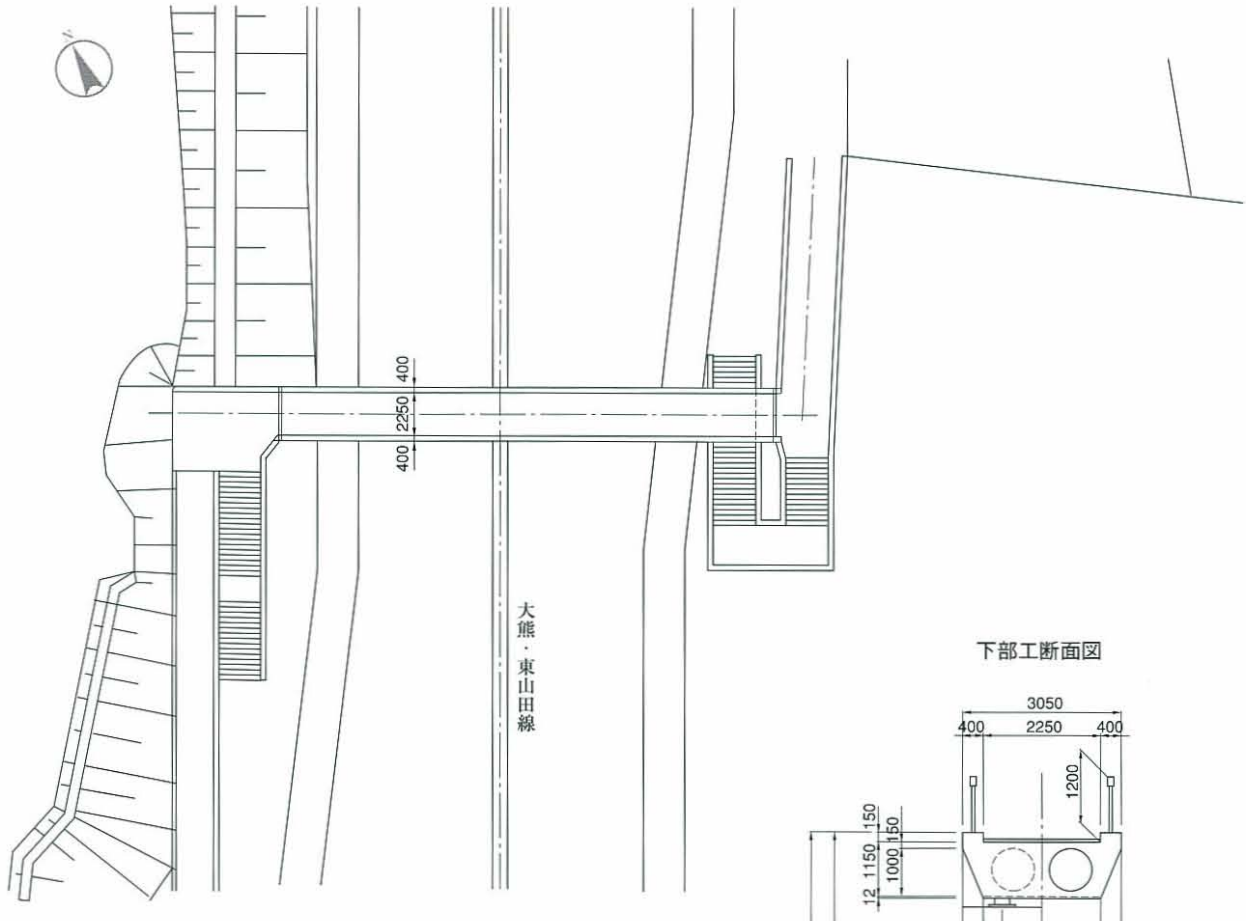
【設計概要】

- 橋名　新田歩道橋（C-47）
- 所在地　都筑区新栄町14番
- 竣工年月　昭和58年10月
- 上部構造形式　PC単純中空床版橋
- 下部構造形式　逆T式橋台
- 基礎構造形式　鋼管杭 ϕ 600 × 7.00
- 橋長（支間）　26.90（26.00）
- 幅員　2.25
- 設計荷重　群集荷重
- 適用示方書　道路橋示方書・同解説 S53、55

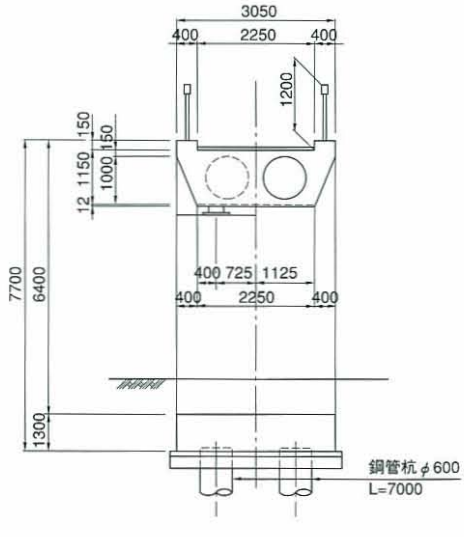
側面図



平面図



下部工断面図



北原歩道橋（きたはらほどうきょう）

この橋は新羽・荏田線をまたぐ歩道橋である。

橋の南側は住区を通り、仲町台地区センターへと通じ、また北側はせせらぎ公園の入口となっている。

斜路、階段は北原橋バス停に通じている。

橋の形式はこのルートの標準タイプであるPC単純U桁の下路橋である。

橋桁のコンクリート壁が高欄を兼ねている。トップレールは茶系で塗装された半円のアルミカバーで覆った。

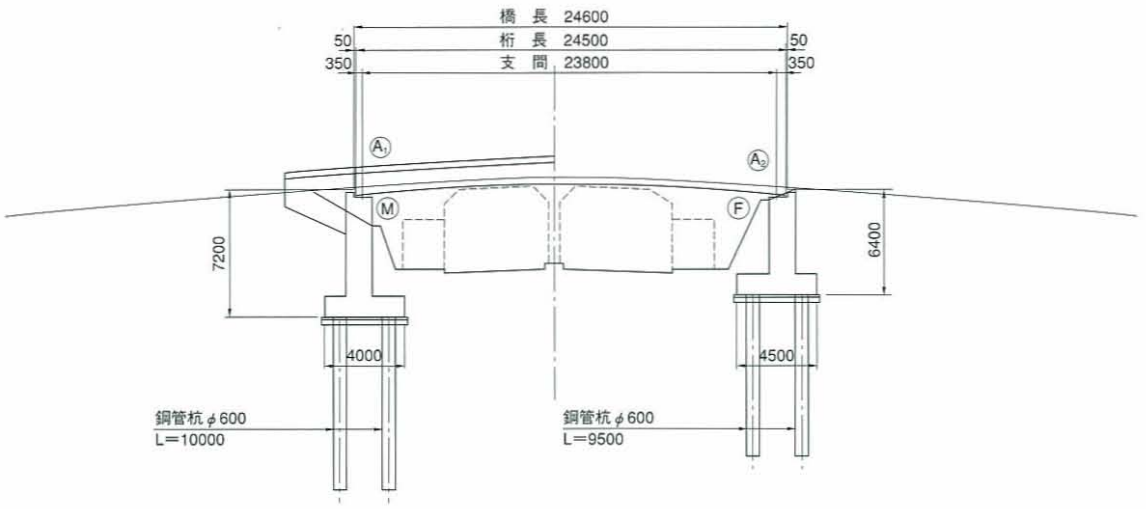
胸壁および親柱はコンクリートの打ち放しで、舗装はアプローチ部分、橋面ともにコンクリート平板を敷きつめている。

アプローチの転落防止策にはステンレスのメッシュ張りが施されている。

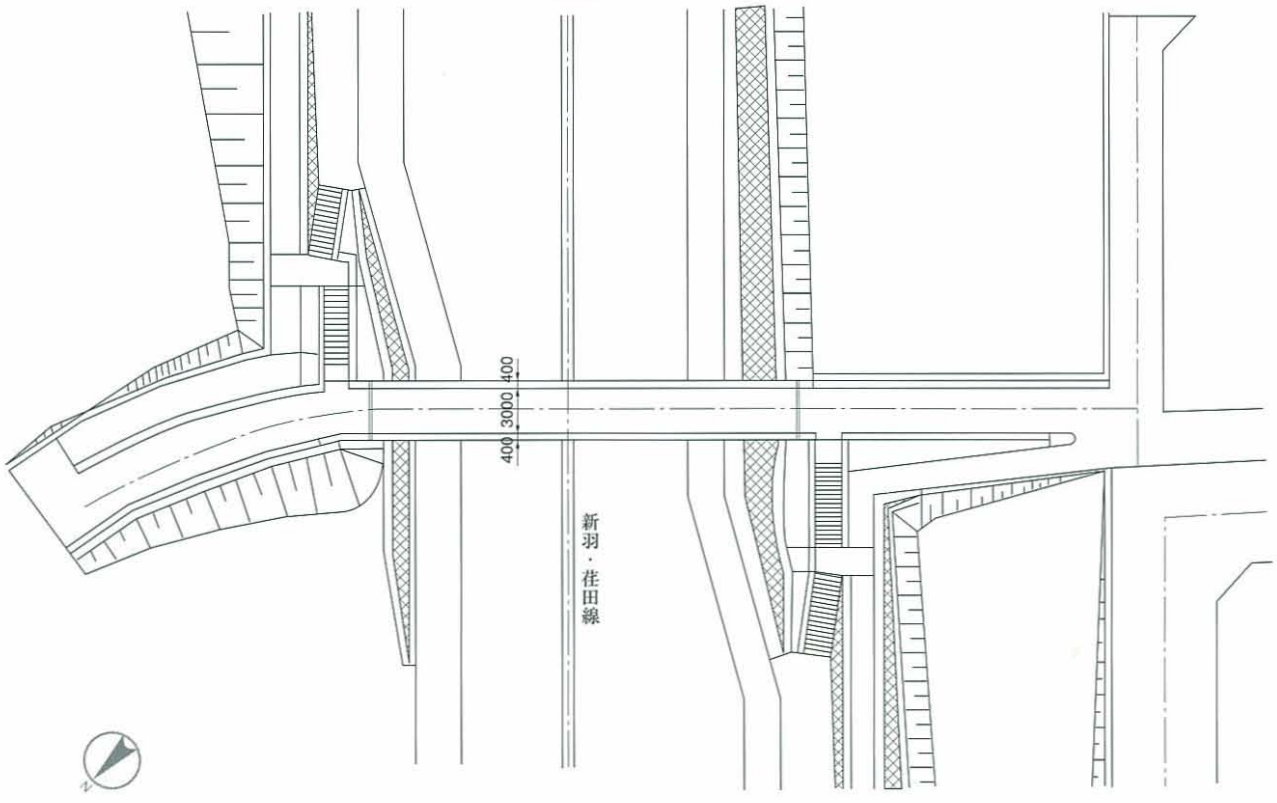
【設計概要】

- 橋名　北原歩道橋（C-48）
- 所在地　都筑区新栄町16番
- 竣工年月　昭和59年8月
- 上部構造形式　PC単純U桁橋
- 下部構造形式　逆T式橋台
- 基礎構造形式　鋼管杭ϕ600×9.50～10.00
- 橋長（支間）　24.60（23.80）
- 幅員　3.00
- 設計荷重　群集荷重
- 適用示方書　道路橋示方書・同解説 S53、55

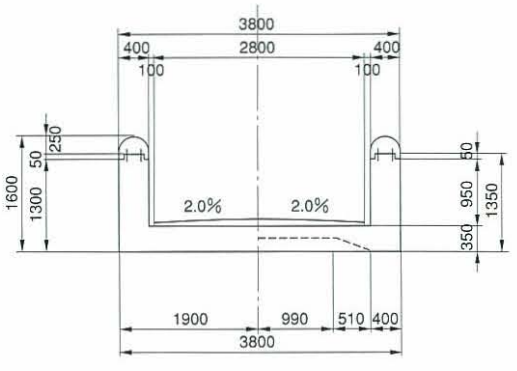
側面図



平面図



主桁断面図



匠橋（たくみはし）

この橋は新横浜・元石川から分岐する大熊・東山田線を最初にまたぐ歩道橋である。

橋の南側は横浜市営地下鉄３号あざみ野線の鉄道橋が並行して走り、西側は地下鉄仲町台駅に通じる。東側はくわがた公園を経て、地区外に至り、斜路、階段は北原バス停に通じている。

ルートの最初に架かる橋であり、大きく威圧感のある鉄道橋をカバーするため、トラスを採用した。

上弦材には２本のパイプ、下弦材には大きなパイプを用い、斜材は角材を用いるなど大胆なデザインになっている。

橋の形式は両端に張り出しをもつ単純トラス桁橋で、床版は鋼床版を採用し、荷重軽減を図っている。

上弦材の２本のパイプは端部で半円形につながり、シルバーの塗装が施されている。また、斜材には黒の塗装が施され、上弦材に塗装されたシルバーと強いコントラストを描いている。

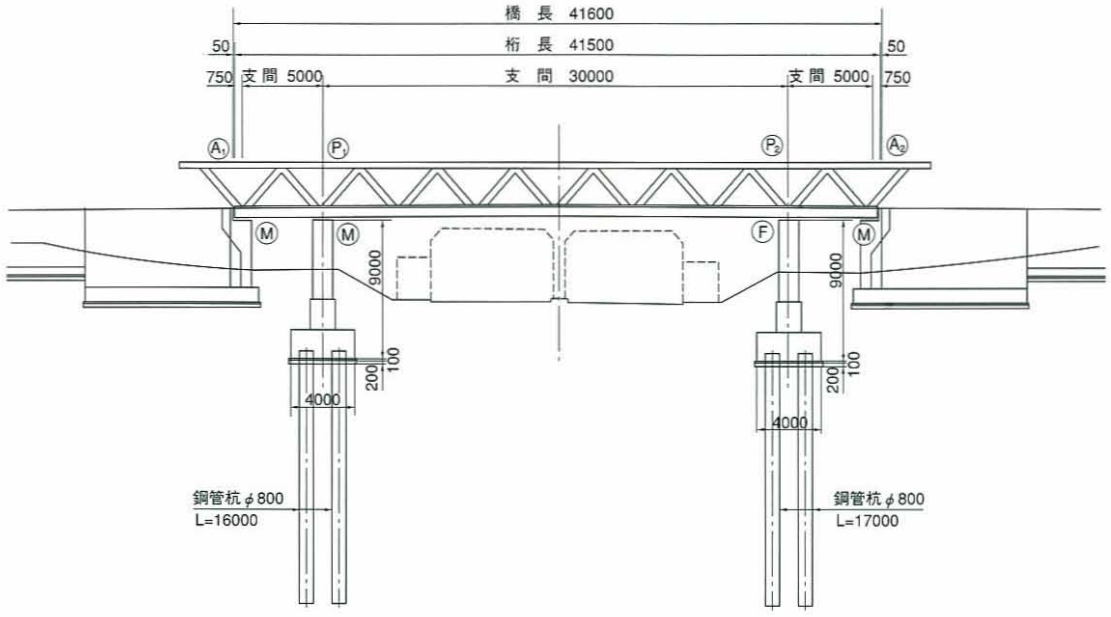
ステンレス製の高欄は太いパイプの笠木と曲線をもった縦桟で構成されている。この笠木に使われているステンレスのパイプとシルバーで塗装された上弦材は、同じ半円形の端部をもち、形状、色彩的に統一感をもたせいる。

アプローチの舗装はコンクリートブロックを敷きつめてある。橋面舗装にはアスファルトを採用し、荷重軽減に役立てるとともに、アプローチと色彩を区切ることによって橋の存在感を出している。

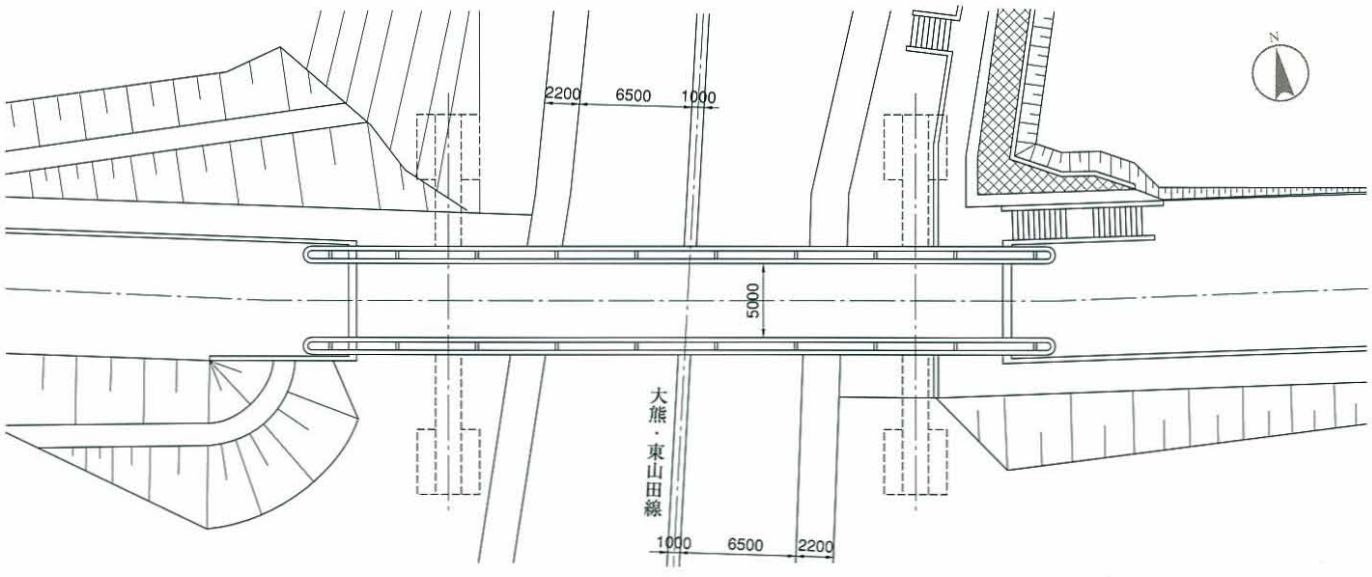
【設計概要】

●橋名	匠橋（C-49）
●所在地	都筑区仲町台２丁目７番
●竣工年月	昭和59年３月
●上部構造形式	鋼単純鋼床版トラス桁橋
●下部構造形式	柱式橋脚
●基礎構造形式	鋼管杭 ϕ 800×16.00～17.00
●橋長（支間）	41.60（5.00 + 30.00 + 5.00）
●幅員	5.00
●設計荷重	TL-14
●適用示方書	道路橋示方書・同解説 S53、55

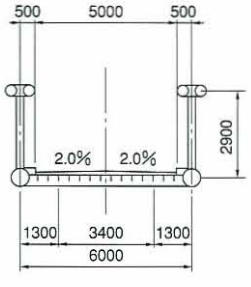
側面図



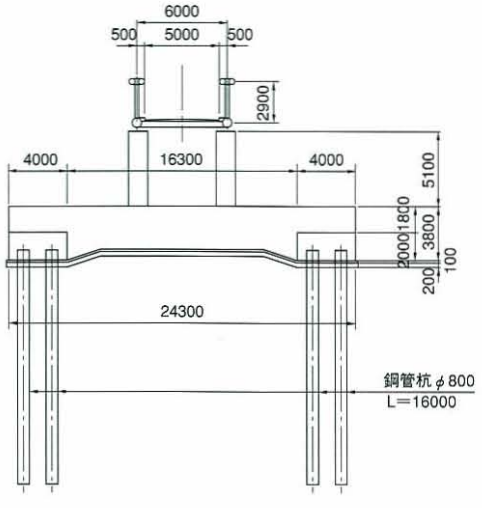
平面図



主桁断面図



P1 橋脚正面図



稲波歩道橋（いなみほどうきょう）

この橋は、大熊・東山田線の北川橋南バス停交差点から西側に延びる区画道路をまたぐ歩道橋である。

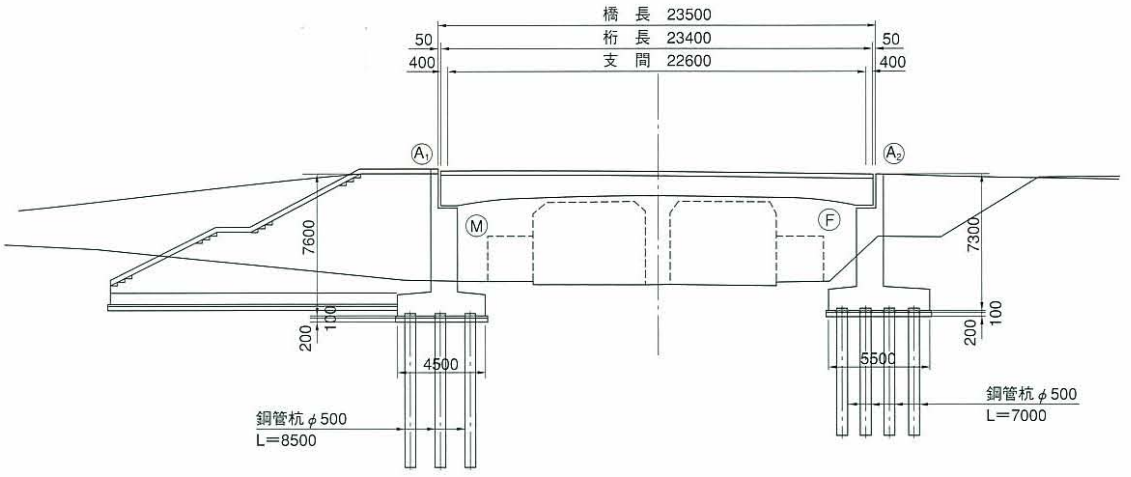
橋の形式は、桁高が大きく取れるのでPC単純中空床版を採用した。桁高を変化させることにより桁下空間を大きく見せ、橋下に圧迫感を与えない外観となっている。

高欄のトップレールと束柱は鋳鉄製である。縦桟に使ってある鋼板は、下部をねじることにより橋下車道からの視野を絞り、歩道橋を渡る歩行者の足下が見えないよう配慮がされている。

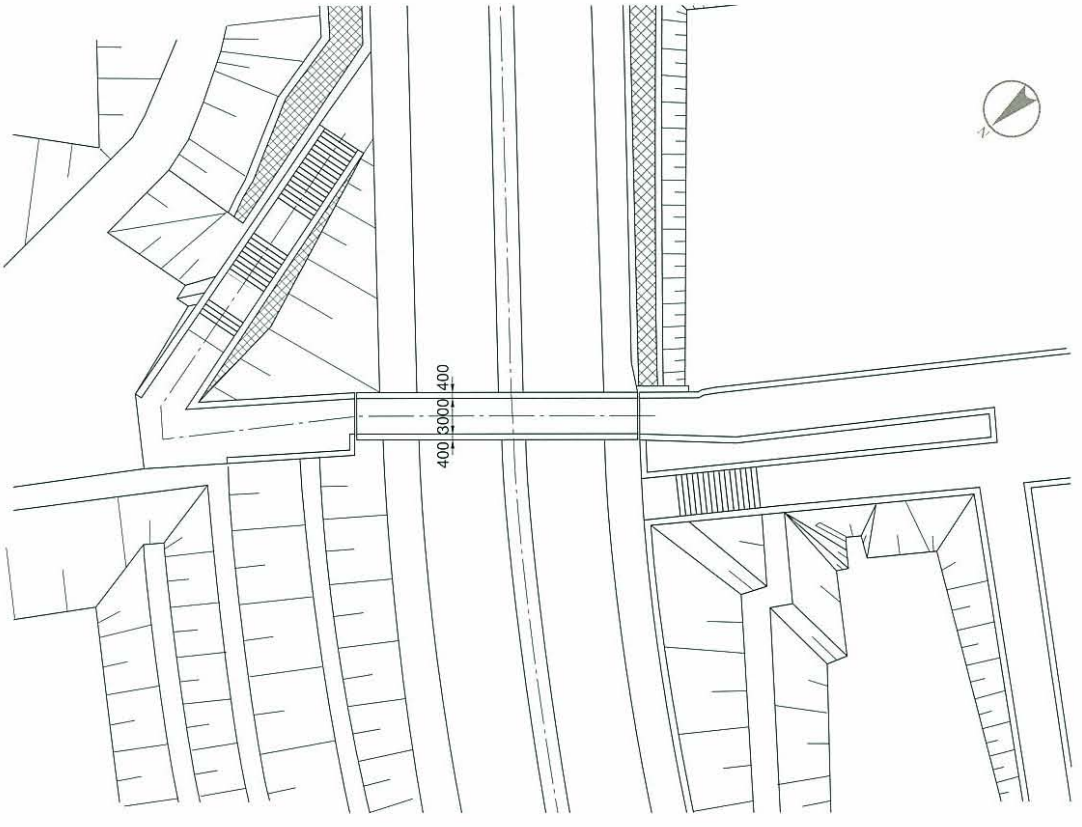
【設計概要】

- 橋名　稲波歩道橋(C-50)
- 所在地　都筑区早渕３丁目９番
- 竣工年月　平成３年３月
- 上部構造形式　PC単純中空床版橋
- 下部構造形式　逆Ｔ式橋台
- 基礎構造形式　鋼管杭φ500×7.00～8.50
- 橋長(支間)　23.50(22.60)
- 幅員　3.00
- 設計荷重　群集荷重
- 適用示方書　道路橋示方書・同解説 S53、55

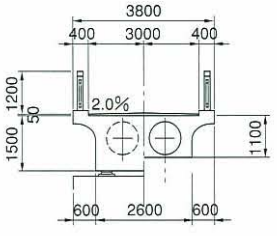
側面図



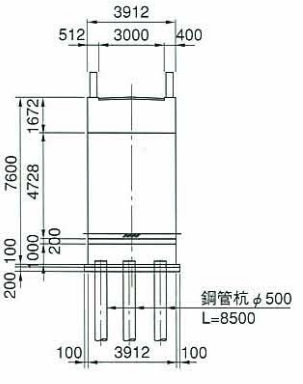
平面図



主桁断面図



A1 橋台正面図



七塚歩道橋（ななつかほどうきょう）

この橋は大熊・東山田線をまたぐ歩道橋である。

西側は緑道「せきれいのみち」に通じ、近傍にやまどり公園がある。東側は地区外に至り、第３京浜道路の神隠架道橋に通じている。

階段、斜路は港北工業団地バス停に連絡している。

橋の形式は、地区の標準タイプとして設計されたPC単純U桁の下路橋である。

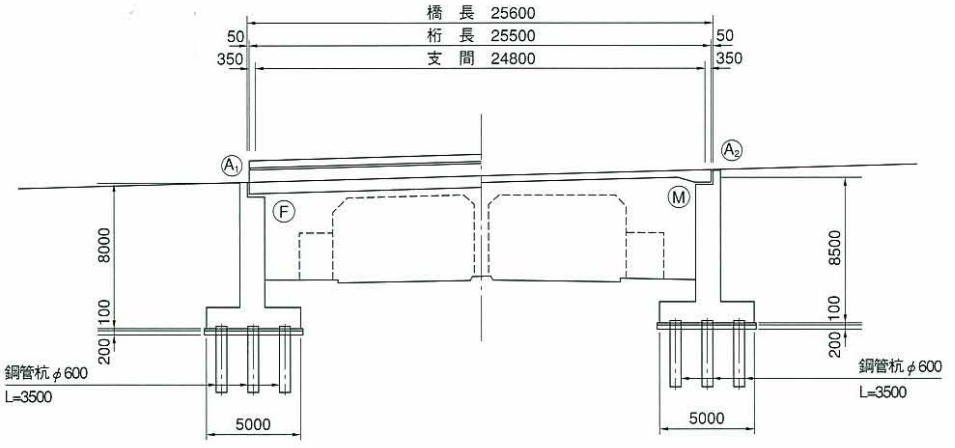
橋桁のコンクリート壁が高欄を兼ねており、トップレールは半円のアルミカバーで覆いルート色のブルー系の塗装を施してある。親柱の天端にも同じカバーが取り付けてある。橋への導入部には鋳鋼製の端ポストを設け、標準タイプのアルミ製転落防止柵により、橋へ接続させている。

路面舗装はアプローチと同じコンクリート平板を敷きつめてある。

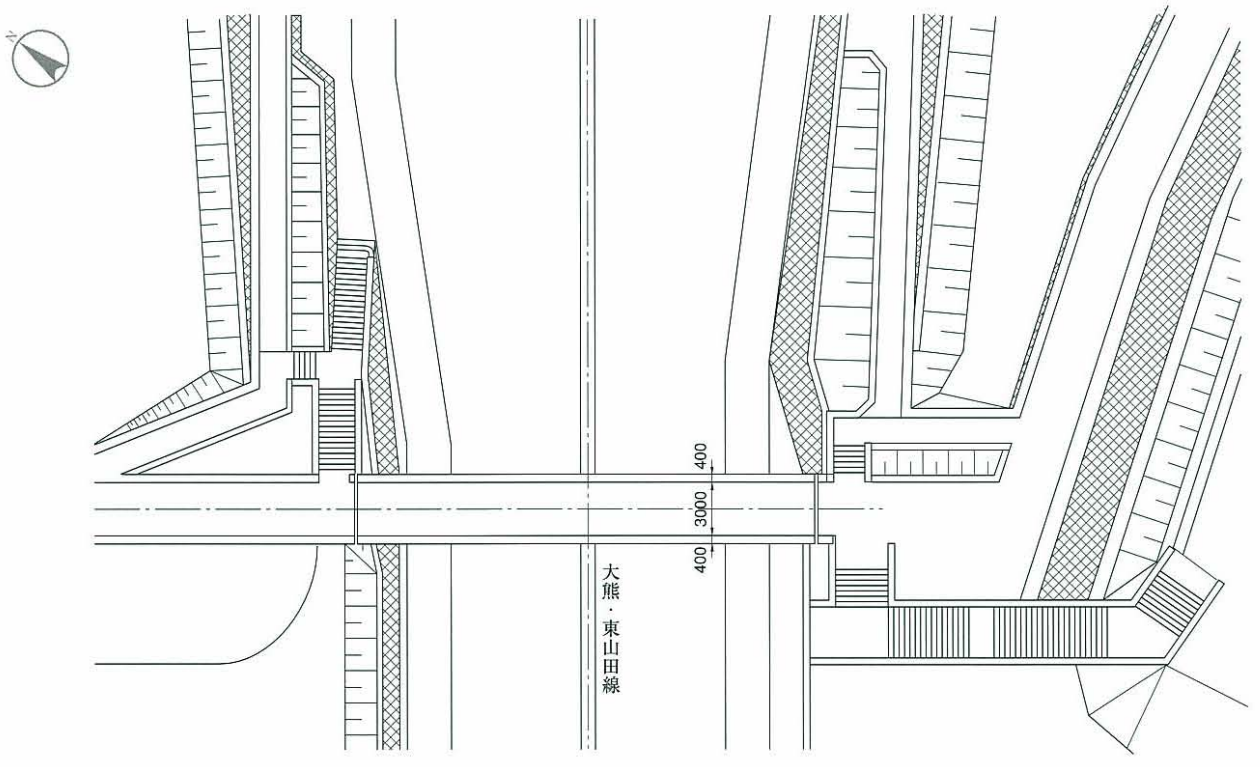
【設計概要】

- 橋名　七塚歩道橋（C-51）
- 所在地　都筑区早渕１丁目21番
- 竣工年月　昭和58年１月
- 上部構造形式　PC単純U桁橋
- 下部構造形式　逆T式橋台
- 基礎構造形式　鋼管杭 ϕ 600 × 3.50
- 橋長（支間）　25.60（24.80）
- 幅員　3.00
- 設計荷重　群集荷重
- 適用示方書　道路橋示方書・同解説 S53、55

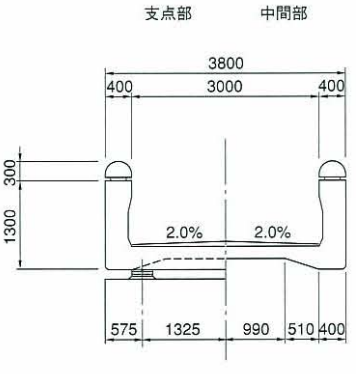
側面図



平面図



主桁断面図



新吉田歩道橋（しんよしだほどうきょう）

この橋は大熊・東山田線をまたぐ歩道橋である。

橋は西側の早渕３丁目と第三京浜道路沿いの商業地区を結んでいる。

階段、斜路は北川バス停に通じている。

橋の形式は、地区の標準タイプとして設計されたPC単純U桁の下路橋である。

西側橋台の高い壁面はブロック積みで覆われている。歩道橋の縦断勾配は8%に押さえ大きな曲率をもたせている。

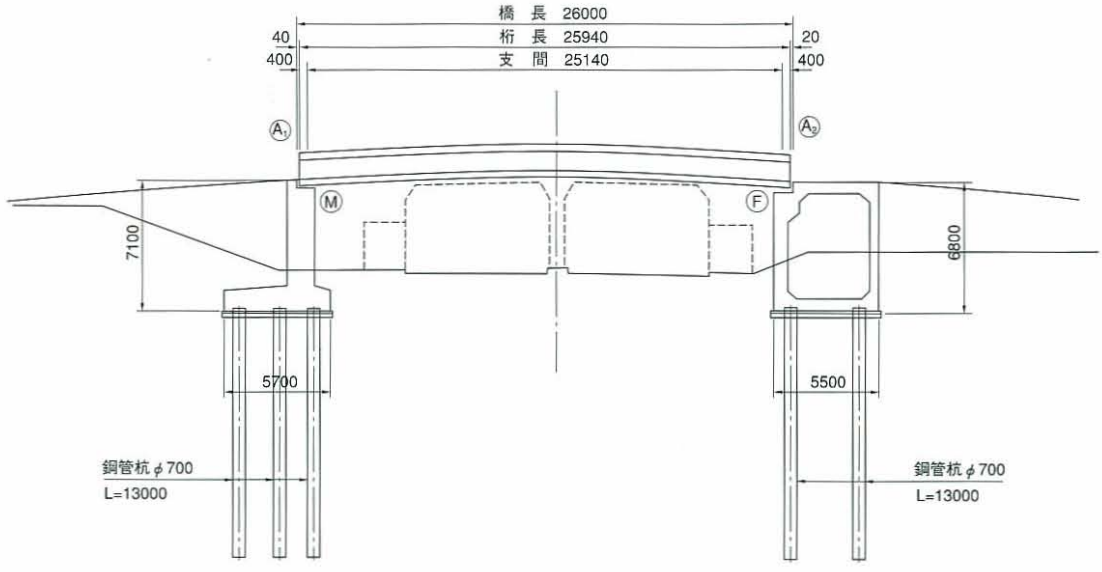
高欄は橋桁のコンクリート壁であり、トップレールにアルミの半円カバーを取り付け、表面はルート色であるブルー系の塗装が施してあり、親柱の天端にもトップレールと同様のカバーが取り付けてある。

橋面および斜路はコンクリート平板で舗装した。斜路の転落防止柵はアルミパイプとステンレスメッシュ張りで造られている。

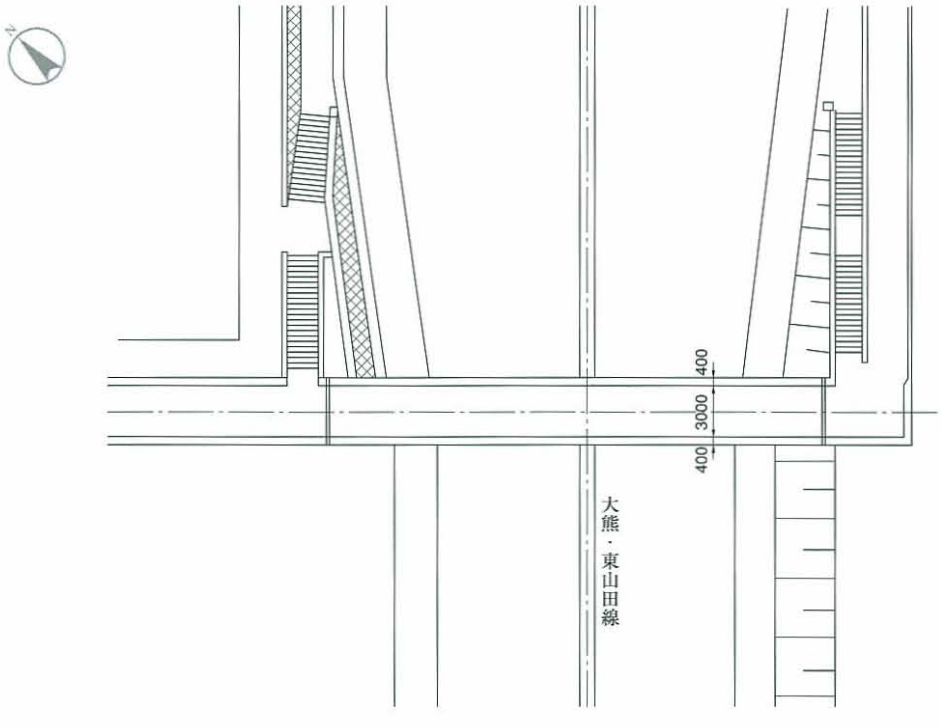
【設計概要】

- 橋名　新吉田歩道橋(C-52)
- 所在地　都筑区早渕３丁目20番
- 竣工年月　平成４年11月
- 上部構造形式　PC単純U桁橋
- 下部構造形式　A_1逆T式橋台、A_2箱式橋台
- 基礎構造形式　鋼管杭 ϕ 700 × 13.00
- 橋長(支間)　26.00(25.14)
- 幅員　3.00
- 設計荷重　群集荷重
- 適用示方書　道路橋示方書・同解説 S55、H2

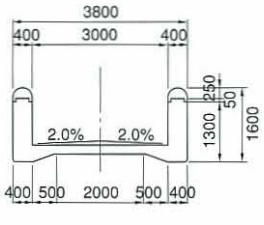
側面図



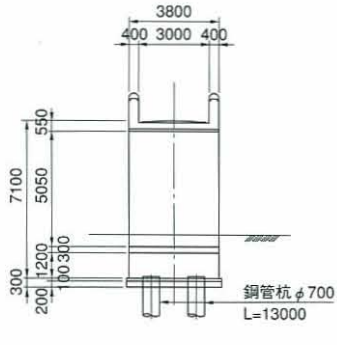
平面図



主桁断面図



A1 橋台正面図



西山歩道橋（にしやまほどうきょう）

この橋は大熊・東山田線をまたぐ歩道橋である。

橋の西側はひばり公園に通じ、小・中学校用地を経て、緑道「せきれいのみち」へと続き、東側は第三京浜道路をまたぐ西架道橋につながっている。

階段、斜路は西バス停に通じている。

橋の形式は新吉田歩道橋と同じ、地区の標準タイプとして設計されたPC単純U桁の下路橋である。歩道橋の縦断勾配にはゆるやかな曲率をもたせている。

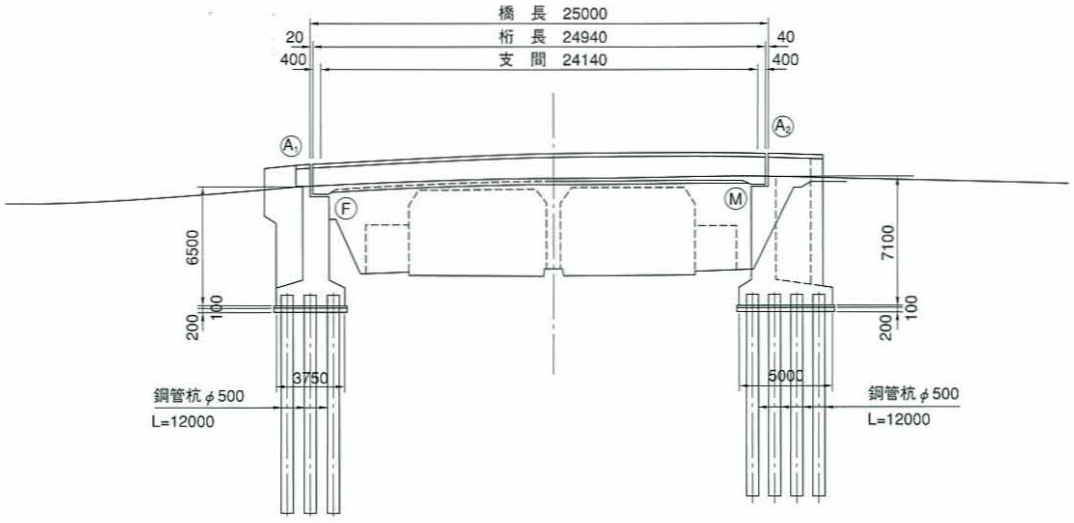
橋台の高い壁面はブロック積みで覆われていて威圧感をやわらげている。

高欄、親柱、橋面舗装などは新吉田歩道橋と同一のデザインが採用されている。

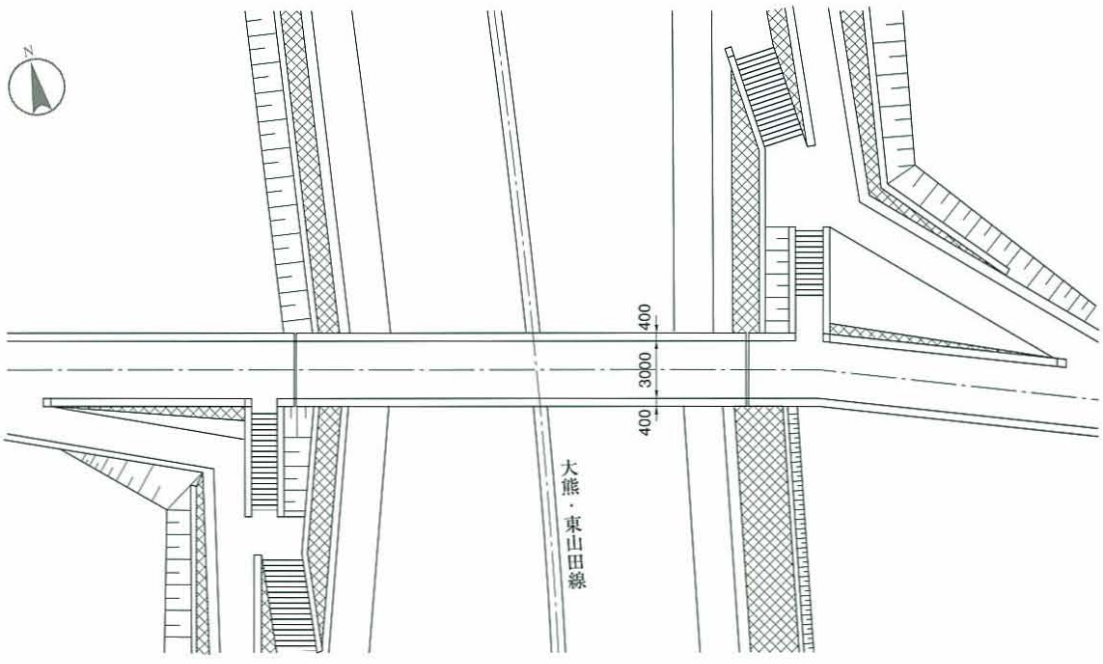
【設計概要】

- 橋名　西山歩道橋（C-53）
- 所在地　都筑区早渕１丁目32番
- 竣工年月　昭和58年10月
- 上部構造形式　PC単純U桁橋
- 下部構造形式　逆T式橋台
- 基礎構造形式　鋼管杭φ500×10.50～12.00
- 橋長（支間）　25.00（24.14）
- 幅員　3.00
- 設計荷重　群集荷重
- 適用示方書　道路橋示方書・同解説　S53、55

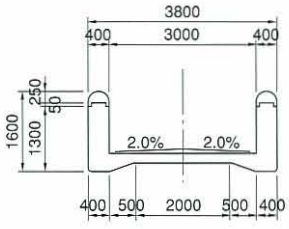
側面図



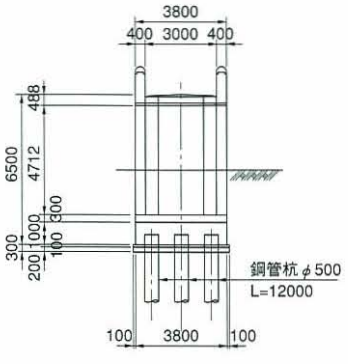
平面図



主桁断面図



A1橋台正面図



学園歩道橋（がくえんほどうきょう）

この橋は丸子・中山・茅ヶ崎線をまたぐ歩道橋である。

橋の西側は洗足学園大学・短期大学を経て、東京横浜独逸学園に至る。文字通りの学園歩道橋である。

東側は集合住宅街に接し、その奥は市営地下鉄3号あざみ野線の仲町台駅広場へと通じている。仲町台地区センターへの入口としての役目もあわせもった橋であるため、デザイン、材質とも統一感を考慮した造りとなっている。

橋の形式はPC単純中空床版の上路橋で、西側橋台はアーチ形の開口部をもつラーメン構造となっている。

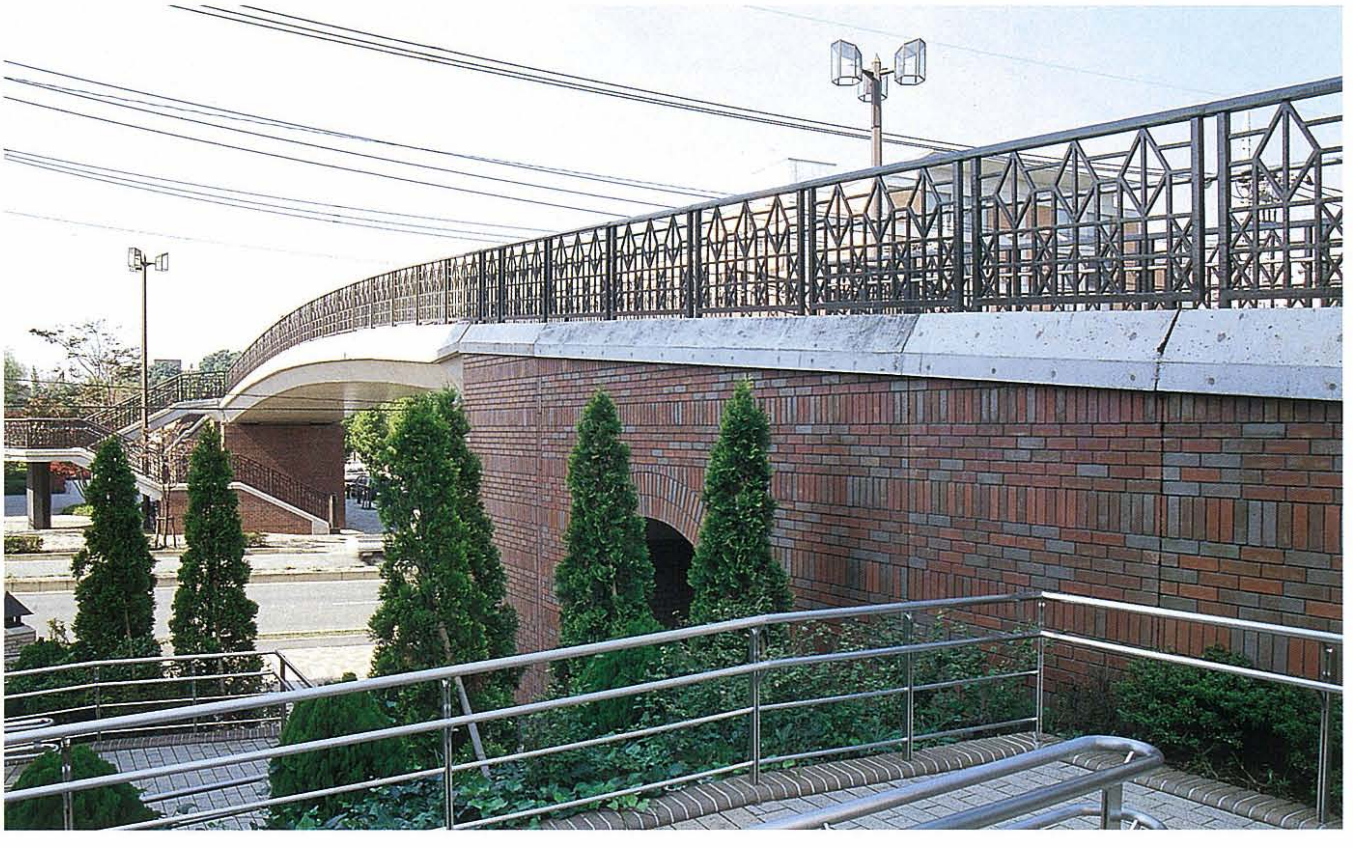
橋桁はゆるい縦断曲線に合わせてカーブを描き、橋桁をよりスレンダーに見せている。また、テーパーのついた地覆とコンクリート桁との2面構成はコントラストが陽光に映えて鮮やかである。

高欄はしゃれたデザインの鋳鉄製で、焼きレンガと同じ色調の茶系色で塗装されている。

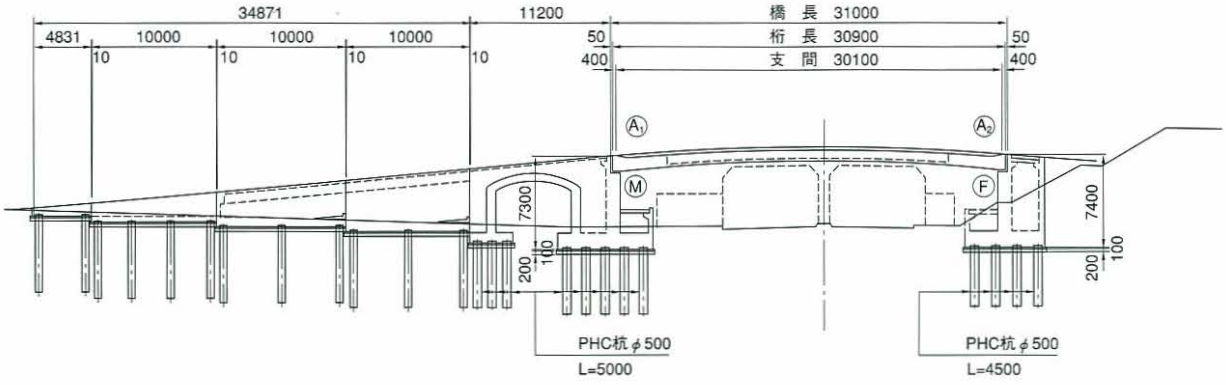
橋面および階段の舗装は磁器質タイル張り、橋台および階段には焼きレンガ張りと、グレードの高いヨーロッパ風のたたずまいが落ち着いた雰囲気を漂わせている。

【設計概要】

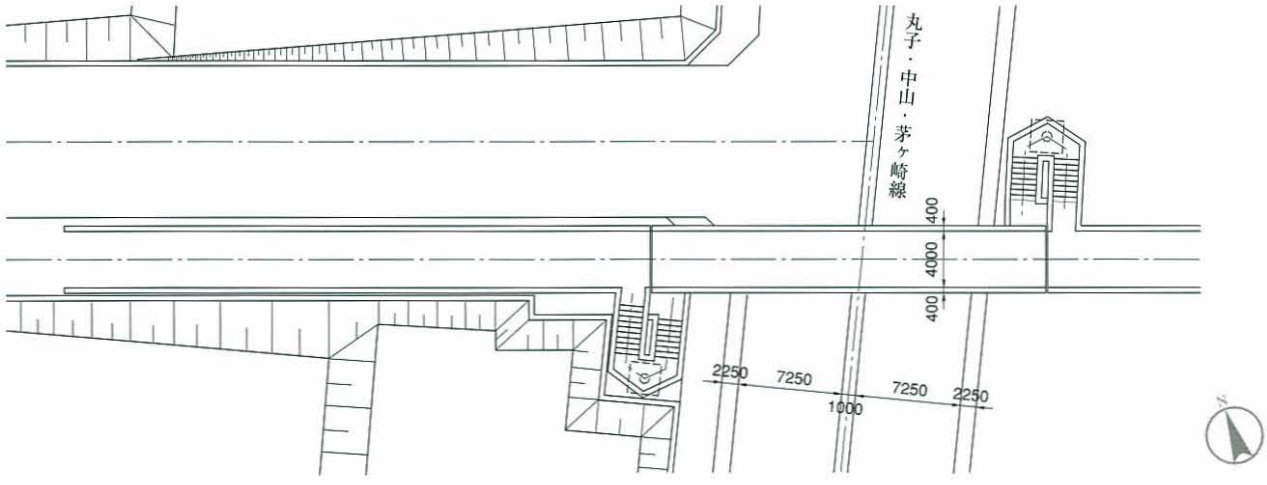
- 橋名　学園歩道橋(C-54)
- 所在地　都筑区茅ヶ崎南2丁目2番
- 竣工年月　平成3年10月
- 上部構造形式　PC単純中空床版橋
- 下部構造形式　A_1ラーメン式橋台、A_2逆T式橋台
- 基礎構造形式　PHC杭 ϕ 500 × 4.50～5.00
- 橋長(支間)　31.00(30.10)
- 幅員　4.00
- 設計荷重　群集荷重
- 適用示方書　道路橋示方書・同解説 S53、55



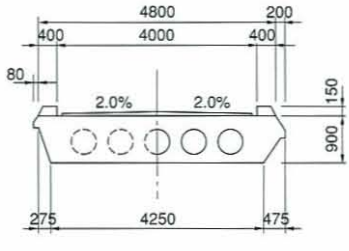
側面図



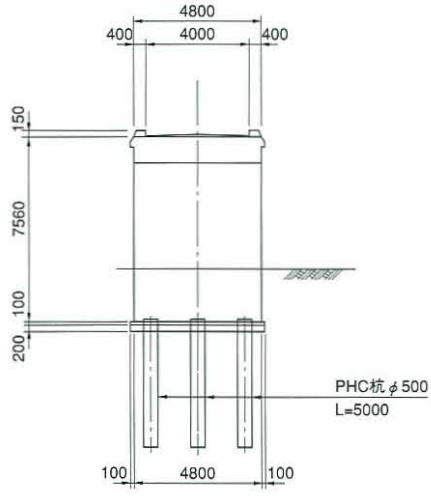
平面図



主桁断面図



A1 橋台正面図



朝霧橋（あさぎりはし）

この橋は横浜・上麻生線をまたぎ、緑道「ゆうばえのみち」を橋上で結ぶ歩道橋である。

橋の東側は集合住宅があり、「ゆうばえのみち」の北側には、からたち公園、鴨池公園、牛ケ谷公園、さくら公園がある。西側は木陰橋をくぐり花見山かりん公園を経て、川和富士公園に通ずる。斜路、階段は高山バス停に連絡している。

この橋は、供用中の道路上に架設され、橋長が長いこと、桁高が大きくとれないことなどを考慮し、鋼桁フィーレンデール桁の下路橋を採用した。床版は鉄筋コンクリート床版である。橋面舗装は自然石平板を敷きつめ、地覆にも自然石を並べている。

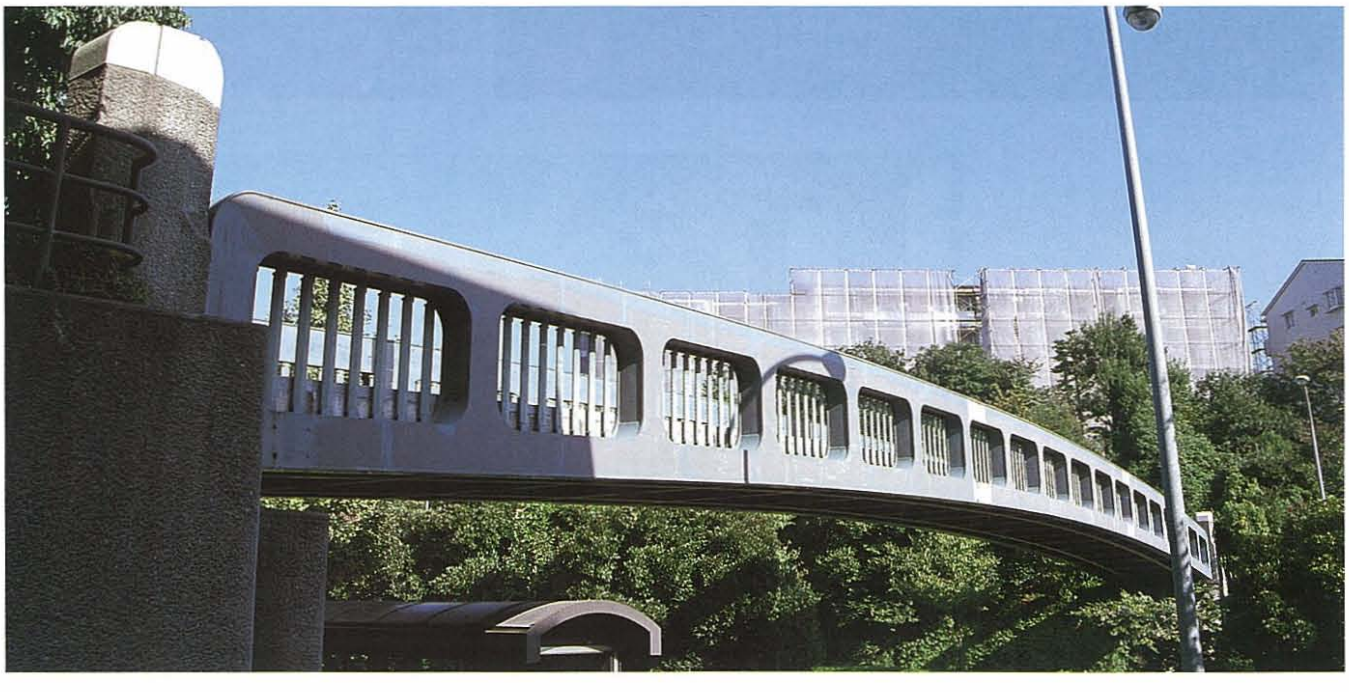
主桁には耐候性鋼材を用い維持管理を容易にするとともに、経年変化によって落ち着きを増すよう配慮されており、また上・下弦材と垂直材よってできる窓の四隅を丸くして、橋をやわらかな表情に仕上げている。

高欄は上弦材が笠木の役目を担うとともに、開口にはアルミの縦桟をはめ込み、すっきりとした橋面空間を創り出した。橋桁の高欄に比べて大きな親柱は、アプローチから見る橋端の眺めを引き締めている。

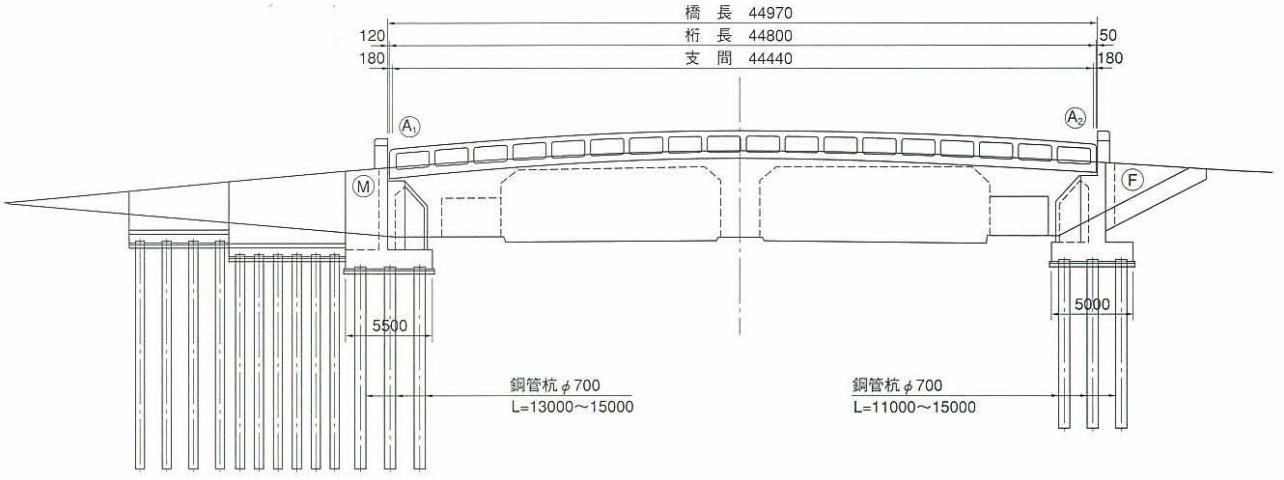
橋の縦断曲線が描くゆるやかなシルエットは長大な橋に軽快なリズムを刻み、表面にコンクリートのたたき仕上げを施した独特な形状の橋台壁面とともに、緑の景観の中に自然に溶け込んでいる。

【設計概要】

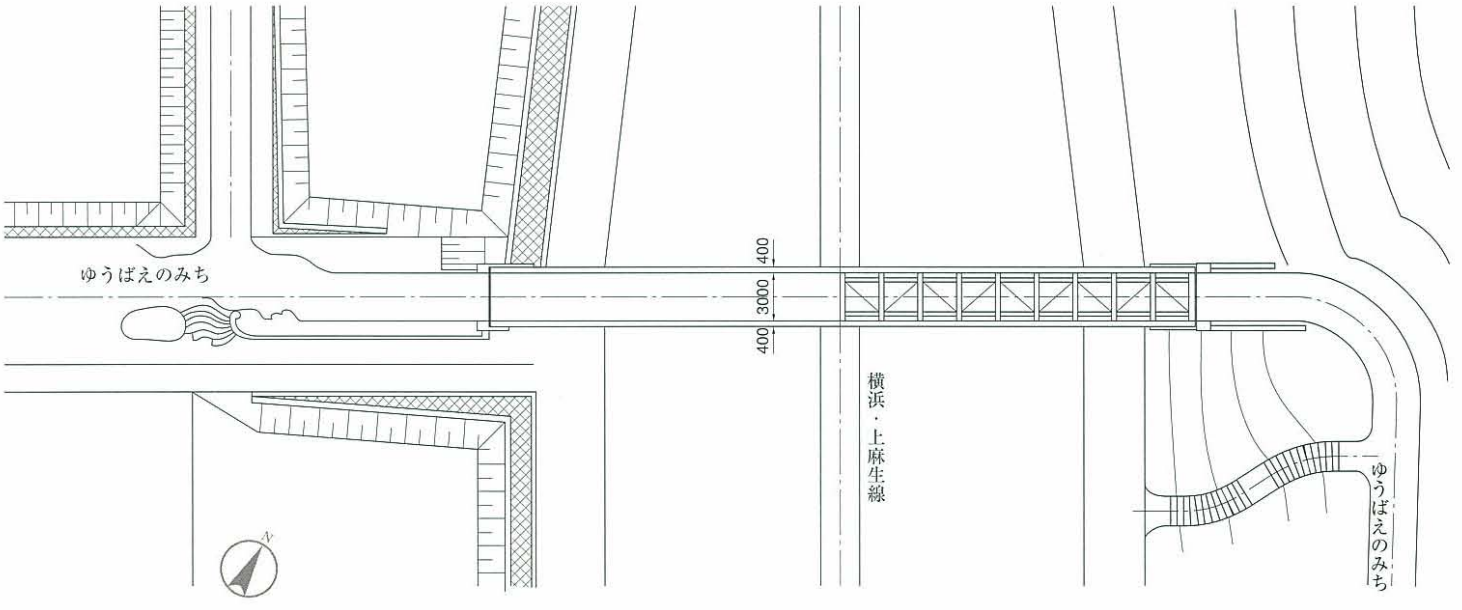
- 橋名　朝霧橋（D-1）
- 所在地　都筑区大丸10番
- 竣工年月　昭和58年3月
- 上部構造形式　鋼単純フィーレンデール橋
- 下部構造形式　逆T式橋台
- 基礎構造形式　鋼管杭 ϕ 700×11.00～15.00
- 橋長（支間）　44.97（44.44）
- 幅員　3.00
- 設計荷重　TL-14
- 適用示方書　道路橋示方書・同解説 S53、55



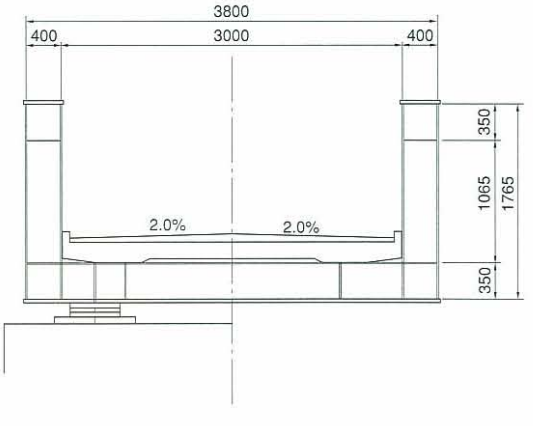
側面図



平面図



主桁断面図



月出松公園橋（つきでまつこうえんきょう）

この橋は緑道「ゆうばえのみち」の南端に位置している歩道橋である。

橋の北側は横浜市水道局の港北配水池、神奈川県広域水道企業団、港北調整地、港北ポンプ場など公共施設へと通じている。南側は月出松公園の入口となっている。

橋の形式は、V字形に開いた掘割りの道路構造をRC固定アーチでまたぎ、側径間は3径間のRC連続スラブで構成されている。

高欄は鋳鉄製で、縦桟に橋脚のアーチに照応した曲線を連続的に用いて、やわらかな感じを出している。また、比較的大きめの親柱は、天端を丸めた自然石張りで、威圧感を感じさせない造りとなっている。

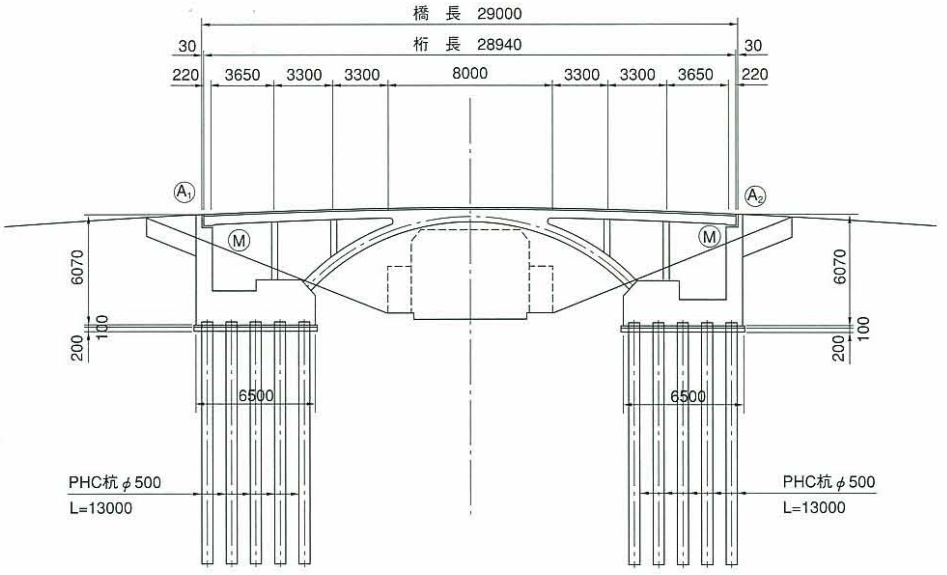
高欄は、橋面舗装に使用しているレンガブロックとの色彩的な調和を考慮して茶系で仕上げ、歩行者に落ち着いた雰囲気を与えている。

法面の自然石積みと植栽の緑は、橋全体のもつやわらかなやさしいイメージを一層引き立たせている。

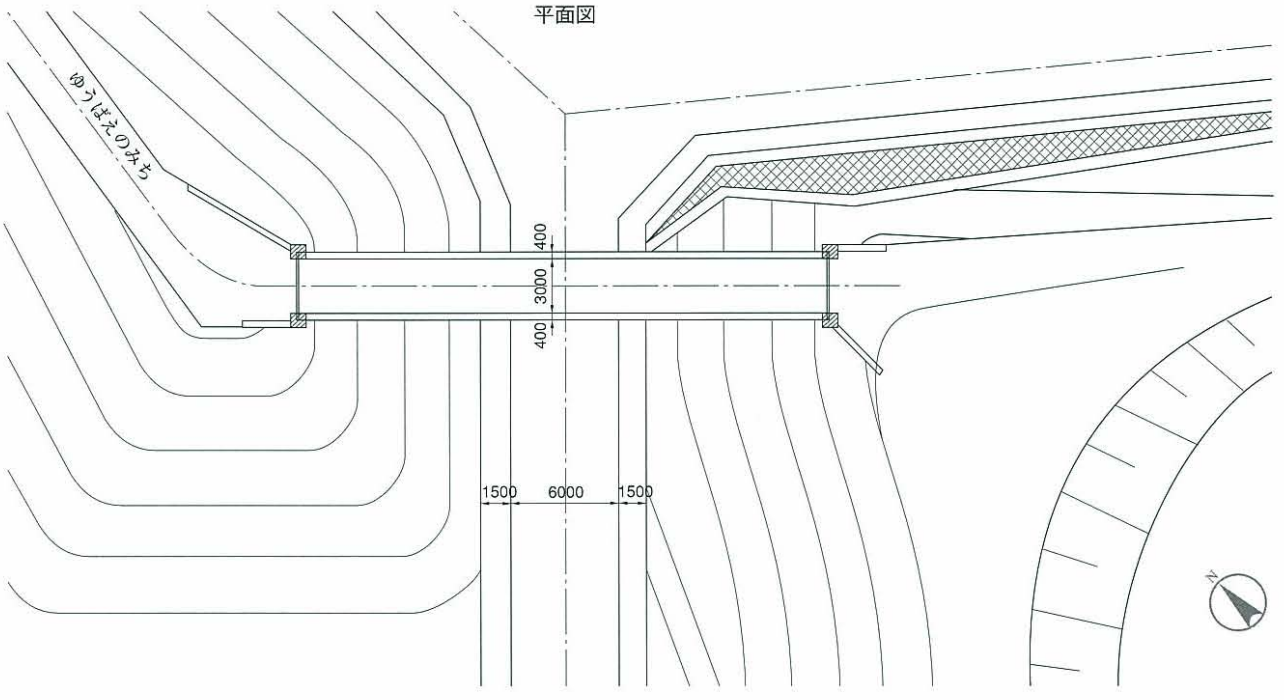
【設計概要】

●橋名	月出松公園橋(D-2)
●所在地	都筑区加賀原1丁目4番
●竣工年月	昭和62年2月
●上部構造形式	RC固定アーチ橋
●下部構造形式	L型式橋台
●基礎構造形式	PHC杭 ϕ 500 × 13.00
●橋長(支間)	29.00(28.50)
●幅員	3.00
●設計荷重	TL-14
●適用示方書	道路橋示方書・同解説 S53、55

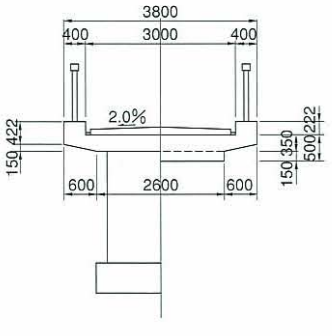
側面図



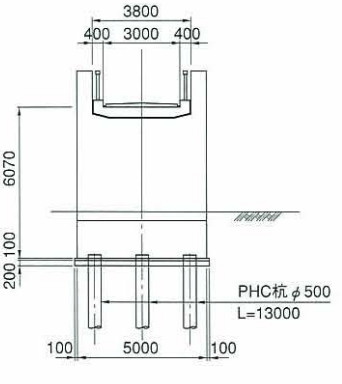
平面図



主桁断面図



A1 橋台正面図



ささぶね橋（はし）

この橋は緑道「ささぶねのみち」のルート上にあり、緑道と平行に走る区画道路をまたぐ歩道橋である。

橋の西側は鴨池公園の入口となっており、東側は戸建て住宅が建ち並ぶ住区である。

橋の形式は桁高が大きく取れるので、RC変断面の梁をもった門型ラーメン構造とした。梁断面は中空床版を採用している。

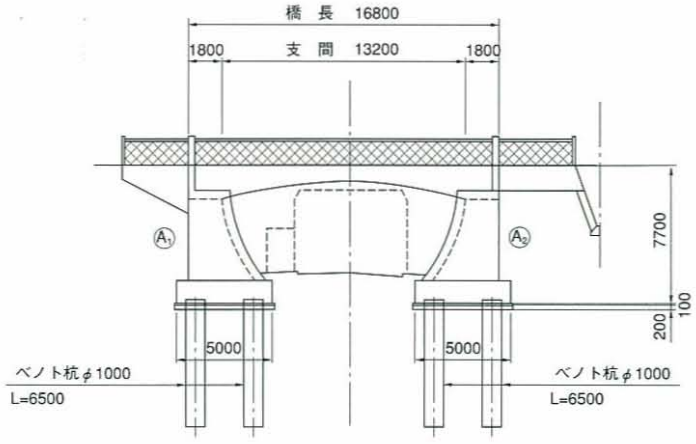
桁側面は一部コンクリートのはつり仕上げで、高欄には重厚な鋳鉄製の斜め格子が設置されている。

橋面、アプローチ、および広めのステップを確保した階段には、自然石平板が敷きつめられている。橋台にランダムに積まれた自然石や、年月を経て高欄に巻き付いた樹木が周囲の自然と調和し、重厚で落ち着いた雰囲気をかもし出している。

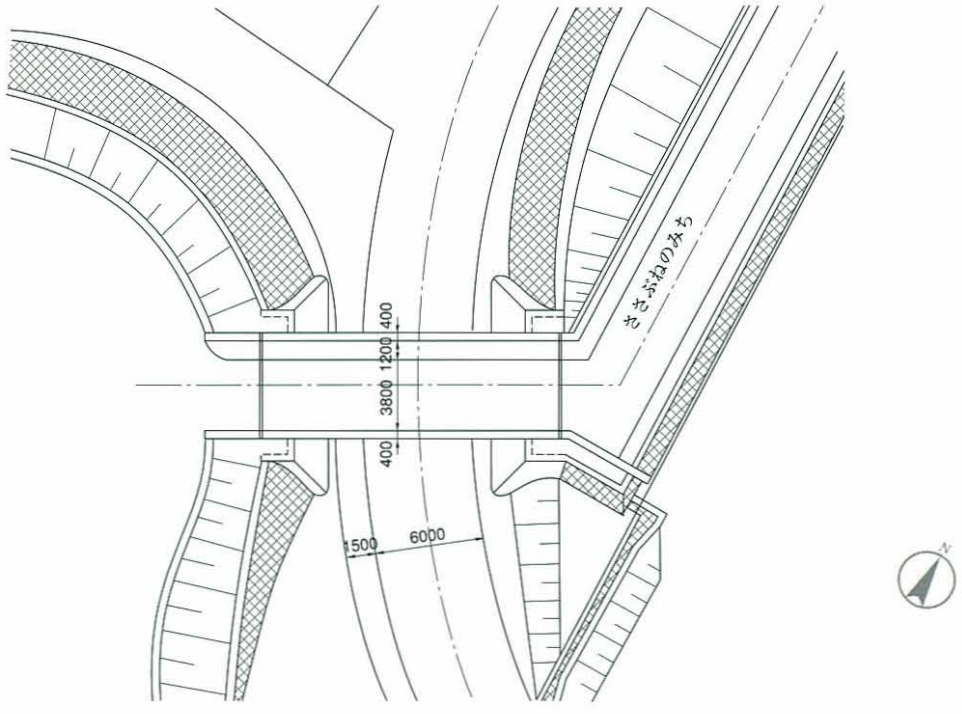
【設計概要】

●橋名	ささぶね橋(D-3)
●所在地	都筑区荏田東３丁目２番
●竣工年月	昭和60年１月
●構造形式	RC門型ラーメン橋
●基礎構造形式	ベノト杭φ1000×6.50
●橋長(支間)	16.80(13.20)
●幅員	3.80＋1.20
●設計荷重	TL-14
●適用示方書	道路橋示方書・同解説 S53、55

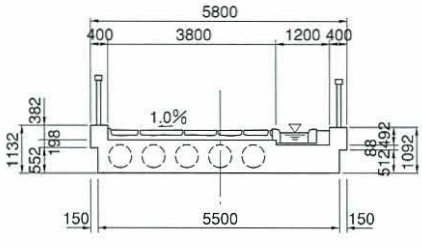
側面図



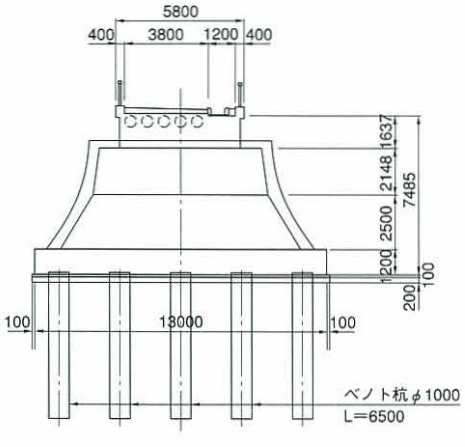
平面図



主桁断面図



A1橋台正面図



鴨池公園橋（かもいけこうえんきょう）

この橋は新横浜・元石川線をまたぎ、両脇にある鴨池公園を結んでいる歩道橋である。

橋の形式は、中央分離帯と左右の端径間にV脚を設置した、PC連続ラーメン構造の上路橋である。

主桁断面は大きな張り出しをもつ中空床版であり、V脚は薄い壁構造である。橋面には、公園との連続性を維持するため、左右に低木植栽を施し、橋を意識させない造りとなっている。植栽スペースの幅は橋の端部で広く、中央に向かって狭まるようにできている。公園からの導入をスムースに感じさせるデザインは、橋の載荷重の軽減にも役立った。

高欄はコンクリート壁で、上部に鋼製の2本のパイプをトップレールにもち、落ち着いたデザインは広い緑道空間に調和している。

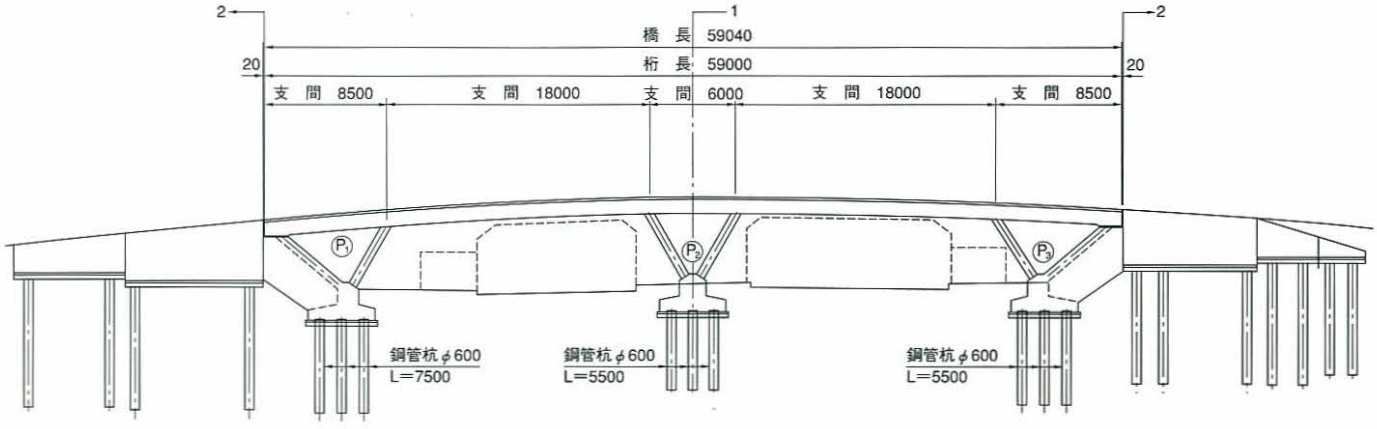
橋面舗装は落ち着いた色調のコンクリートブロックである。

樹木から見え隠れする桁および橋脚の外装は、クリーム系の塗装が施され、特徴的なV脚と併せて橋の印象を高めている。

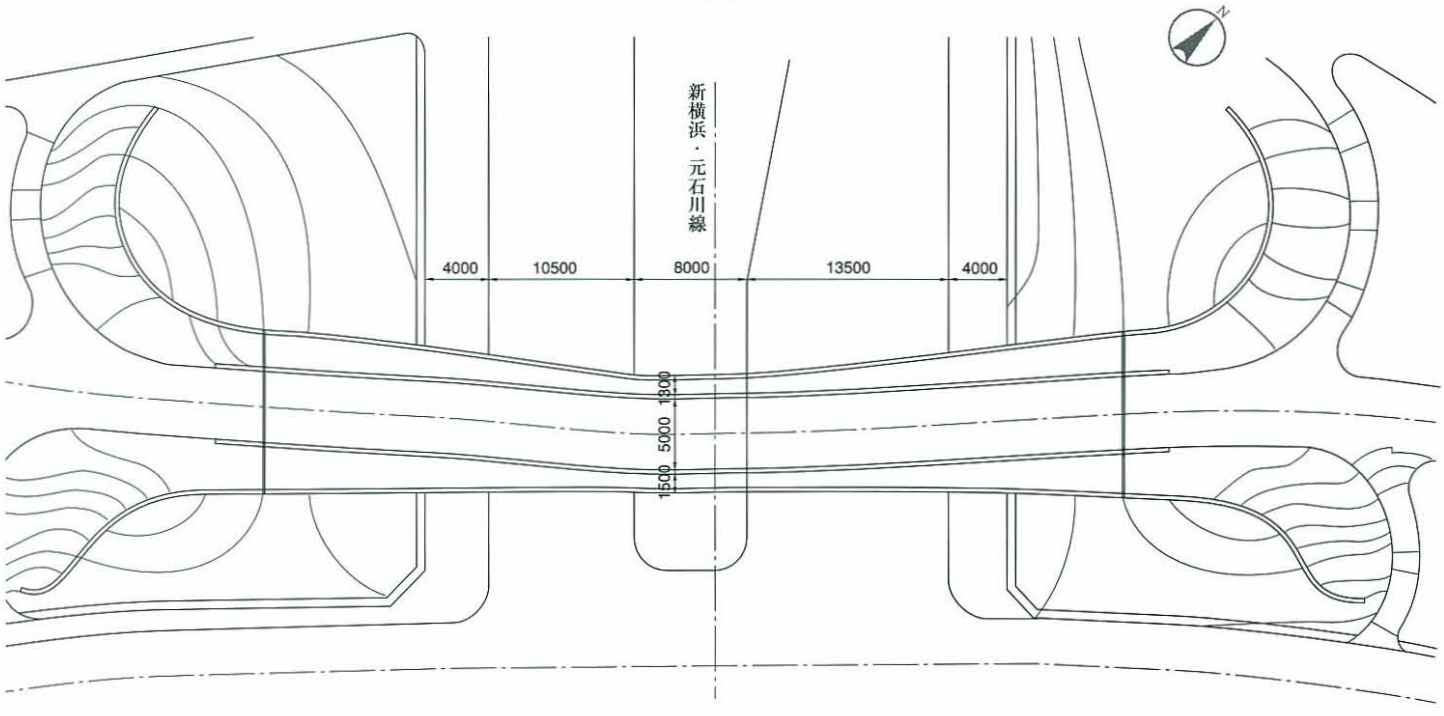
【設計概要】

●橋名	鴨池公園橋（D-4）
●所在地	都筑区荏田東3丁目2番
●竣工年月	昭和58年3月
●上部構造形式	PC連続V脚型ラーメン橋
●下部構造形式	V型橋脚
●基礎構造形式	鋼管杭 ϕ 600 × 5.50～7.50
●橋長（支間）	59.04（8.50 + 18.00 + 6.00 + 18.00 + 8.50）
●幅員	5.00
●設計荷重	TL-14
●適用示方書	道路橋示方書・同解説 S53、55

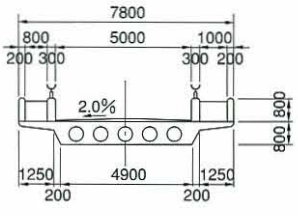
側面図



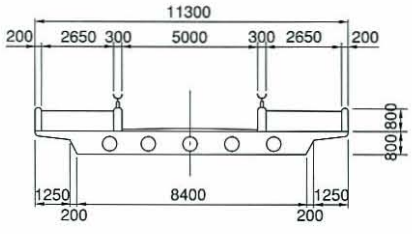
平面図



主桁断面図　1－1



主桁断面図　2－2



蛍見橋（ほたるみはし）

この橋は区画道路をまたぎ、緑道「ささぶねのみち」と総合公園をつなぐ歩道橋である。近傍には、渋沢橋、竹園橋など緑道をまたぐ橋がある。

橋の形式は区画道路の幅員が狭いこと、桁高が大きく取れることから、RC単純T桁の上路橋を採用している。

桁高を変化させることにより、狭い橋下空間を広く感じさせている。

高欄は鋳鉄製で、矢来垣のイメージを取り入れた斜め格子を採用し、茶系の塗装を施してある。

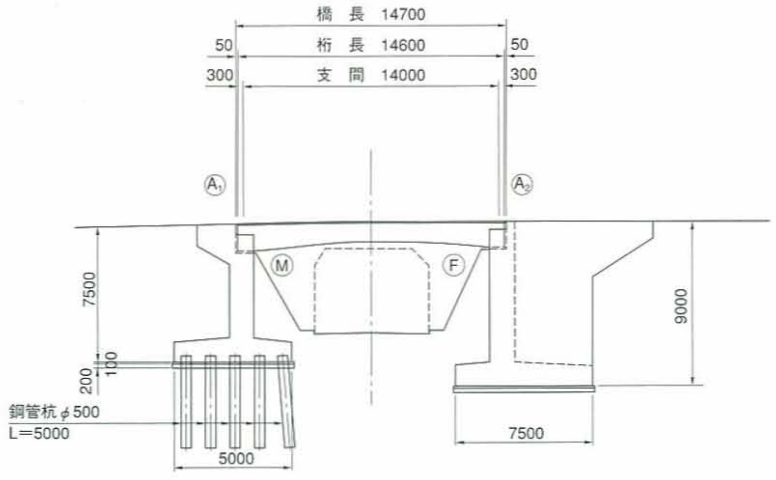
親柱は鋳鉄製の端ポストで、高欄と同色の茶色の塗装が施されており、周辺の緑豊かな空間になじんでいる。

連続する掘割りのブロック積みの法面は、樹木で覆われ、圧迫感を感じさせない。

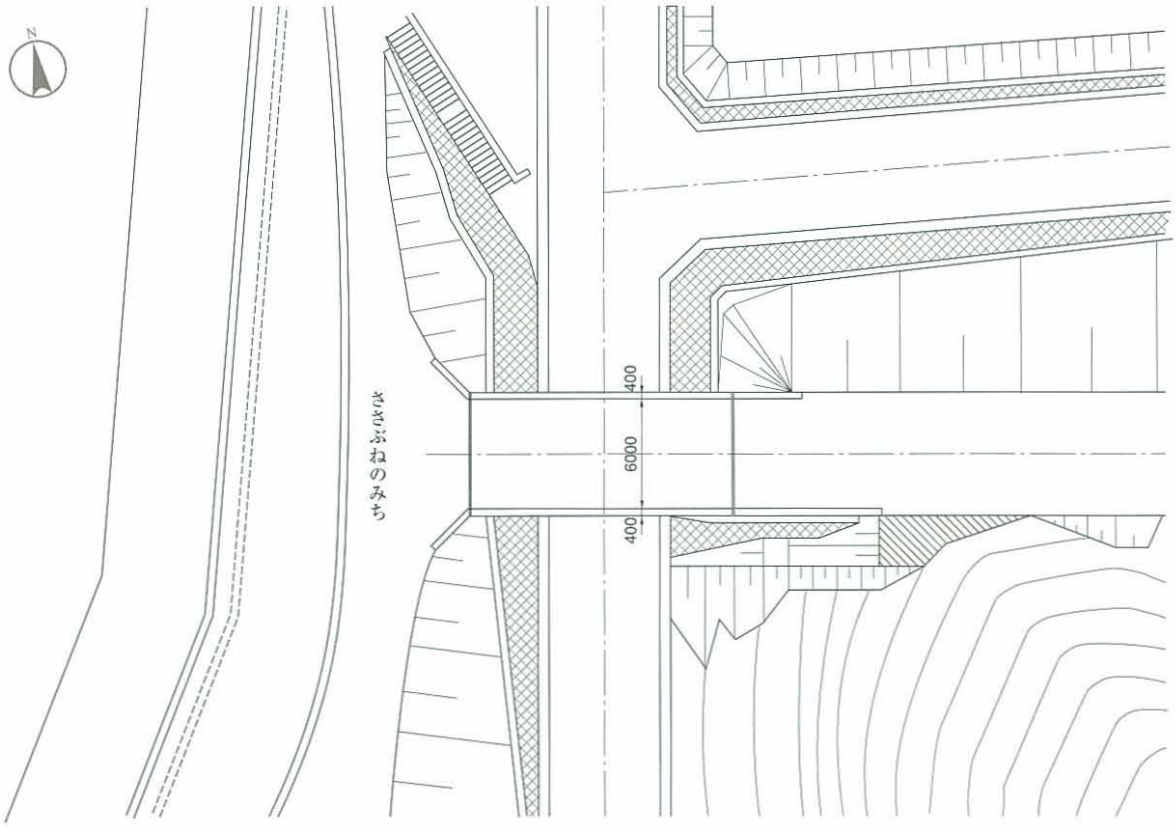
【設計概要】

●橋名	蛍見橋(D-5)
●所在地	都筑区荏田東4丁目10番
●竣工年月	昭和61年3月
●上部構造形式	RC単純T桁橋
●下部構造形式	逆T式橋台
●基礎構造形式	A_1鋼管杭ϕ500×5.00、A_2直接基礎
●橋長(支間)	14.70(14.00)
●幅員	6.00
●設計荷重	TL-14
●適用示方書	道路橋示方書・同解説 S53、55

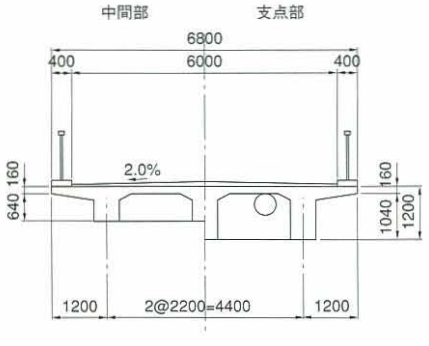
側面図



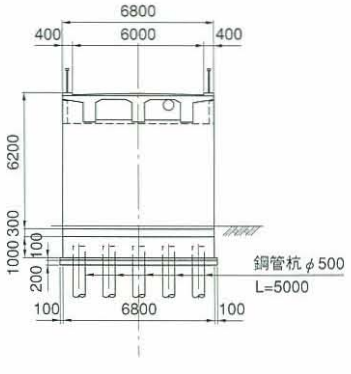
平面図



主桁断面図



A1 橋台正面図



美四季橋（みしきはし）

この橋は緑道「せきれいのみち」と丸子・中山・茅ヶ崎線との交差部に架かる歩道橋である。

緑道「せきれいのみち」は橋の西側で洗足学園大学・短期大学の脇を通り、茅ヶ崎公園へと達する。東側は小・中学校用地に接し、せせらぎ公園に至る。橋の南側には学園歩道橋が隣接して架かっている。

橋の形式は、桁高が大きくとれるので、道路端に橋脚を設置した3径間連続中空床版の上路橋とした。長い橋桁を支える橋脚は、逆テーパーをもった壁式橋脚である。

高欄は壁高欄で内側に自然石をランダムに張り付け、笠木には半円形のコンクリートブロックを載せている。

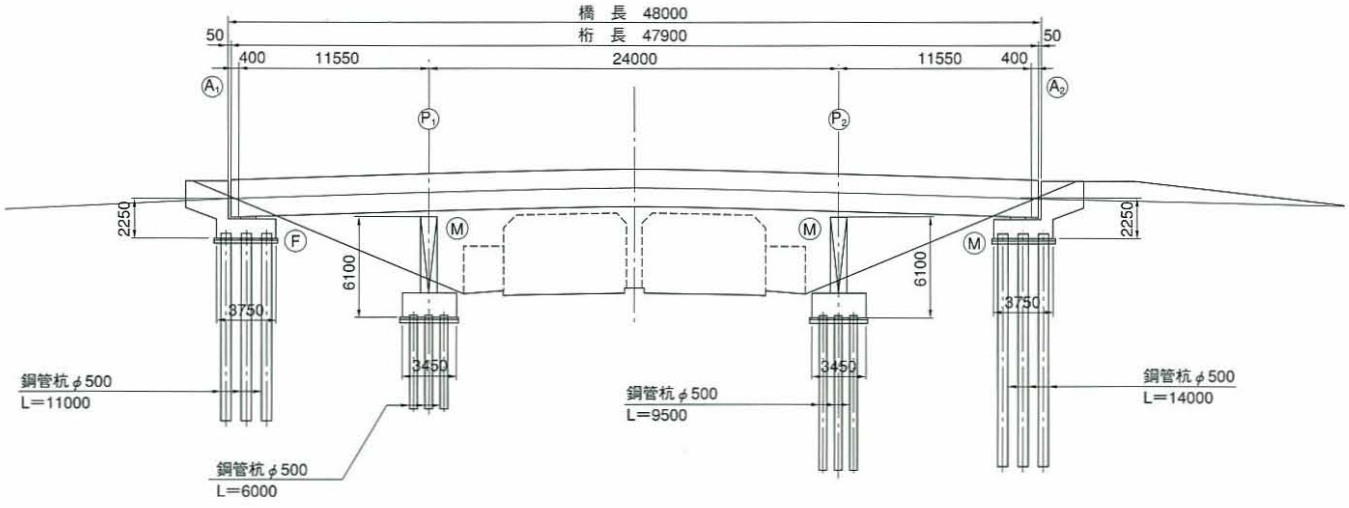
橋面舗装はレンガ状のコンクリートブロックを敷きつめ、親柱も高欄と一体のデザインでできあがっている。

壁高欄が車道への視野を遮り、また路面および高欄と親柱の統一的なデザインによって、橋上空間と緑道との一体感を確保している。

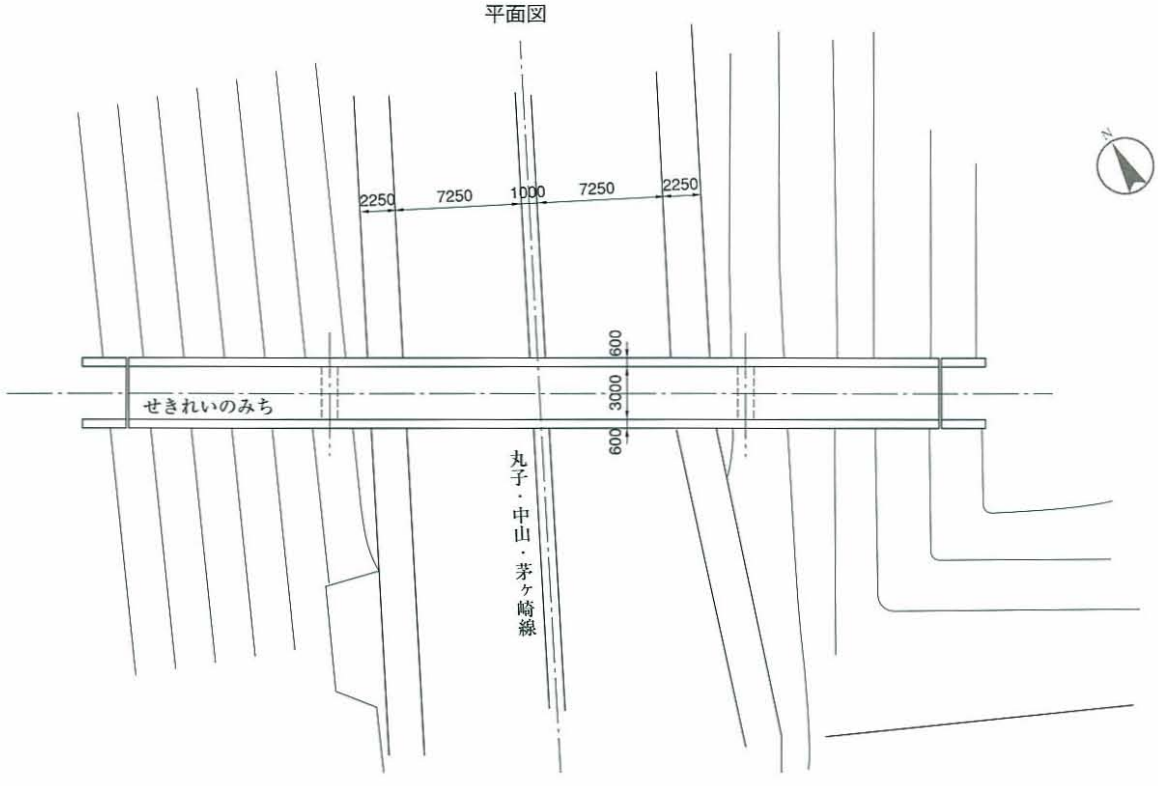
【設計概要】

- ●橋名　美四季橋(D-6)
- ●所在地　都筑区茅ヶ崎南1丁目3番
- ●竣工年月　昭和60年2月
- ●上部構造形式　PC 3径間連続中空床版橋
- ●下部構造形式　逆T式橋台、壁式橋脚
- ●基礎構造形式　鋼管杭φ500×6.00～14.00
- ●橋長(支間)　48.00(11.55＋24.00＋11.55)
- ●幅員　3.00
- ●設計荷重　TL-14
- ●適用示方書　道路橋示方書・同解説 S53、55

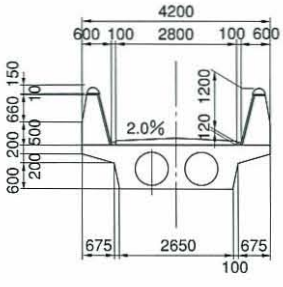
側面図



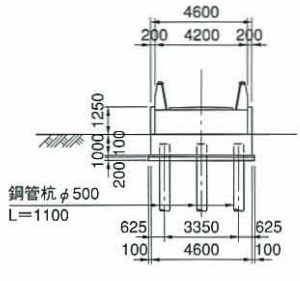
平面図



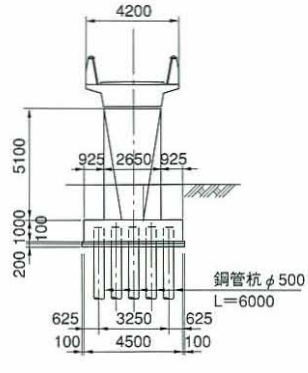
主桁断面図



A1 橋台正面図



P1 橋脚正面図



春雨橋（はるさめはし）

この橋はせせらぎ公園から北に延びてくる緑道「せきれいのみち」にあり、主要地方道横浜・生田線をまたぐ歩道橋である。

階段は新栄高校北口バス停に通じている。

橋の形式は、桁高が取れるのでPC単純中空床版を採用している。

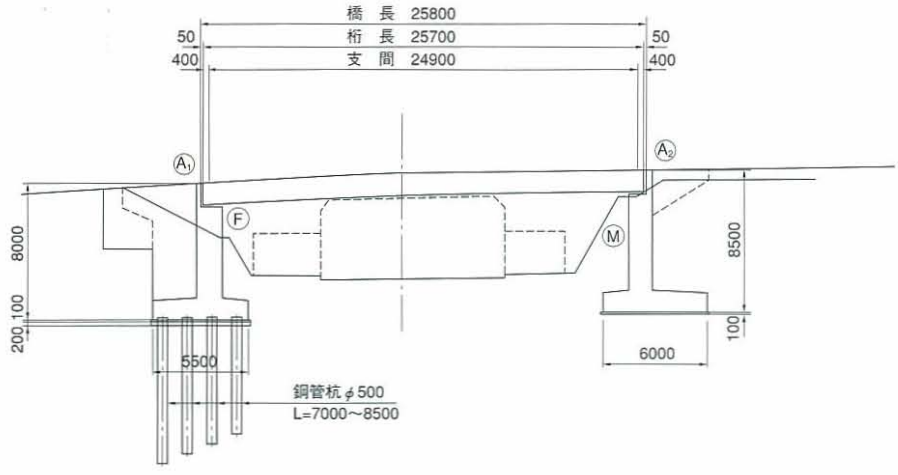
鋳鉄製の高欄は、四角く太めで重量感のあるトップレールと、細かい間隔で並んだ縦桟とが相まってどっしりした感じを与えている。親柱は白い御影石の角柱に面取りを施し、アプローチ部分に設置されたアルミパイプの転落防止柵と調和を図った。

アプローチ部分の白と、茶系の塗装が施された桁部分は、橋の存在感をより一層高めている。

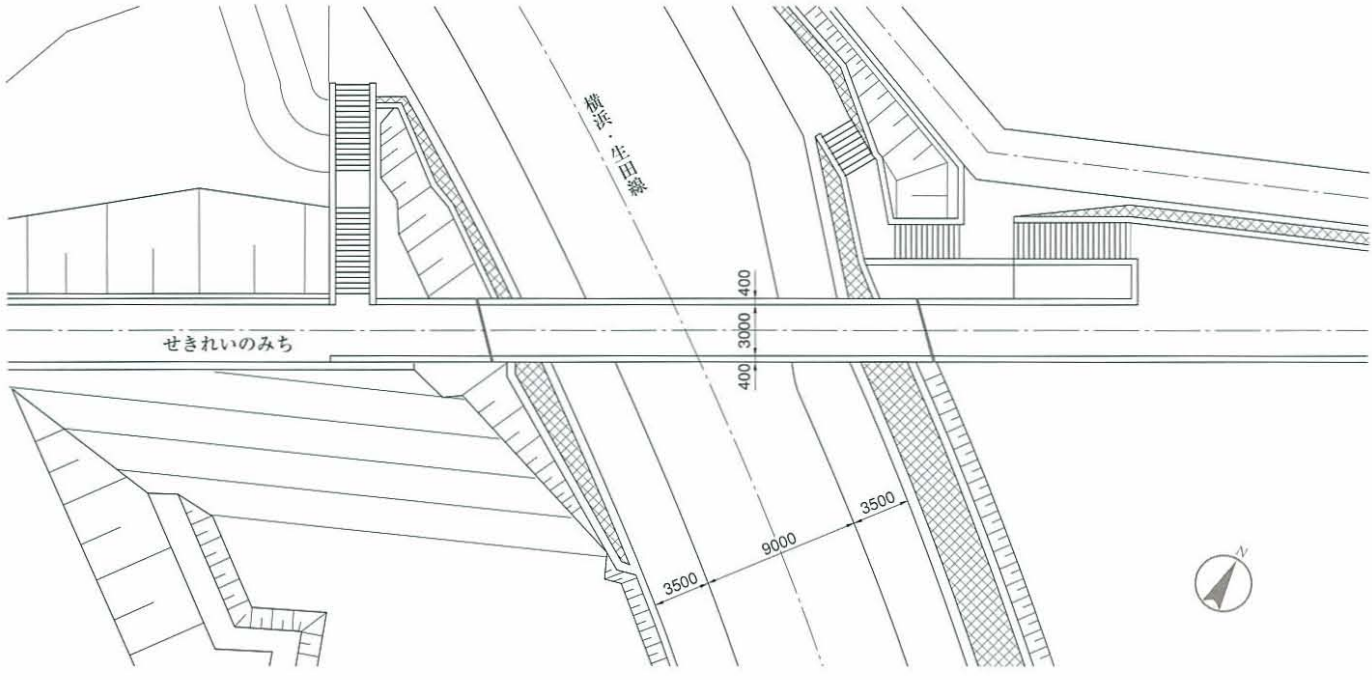
【設計概要】

- 橋名　春雨橋（D-7）
- 所在地　都筑区早渕１丁目３番
- 竣工年月　平成１年３月
- 上部構造形式　PC単純中空床版橋
- 下部構造形式　逆T式橋台
- 基礎構造形式　A_1鋼管杭ϕ500×7.00～8.50、A_2直接基礎
- 橋長（支間）　25.80（24.90）
- 幅員　3.00
- 設計荷重　TL-14
- 適用示方書　道路橋示方書・同解説 S53、55

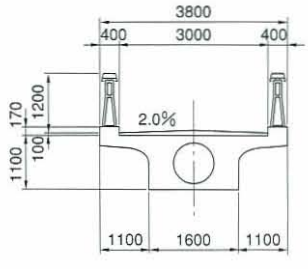
側面図



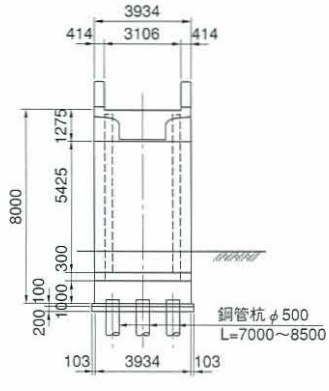
平面図



主桁断面図



A1橋台正面図



中丸歩道橋（なかまるほどうきょう）

この橋はセンター南駅の南側に位置し、新羽・荏田線をまたぐ歩道橋である。

橋の南側は茅ヶ崎南つゆくさ公園を通り、大原みねみち公園に通じており、北側はタウンセンターに至る。

橋の形式は、このルートの標準タイプであるPC単純U桁の下路橋である。

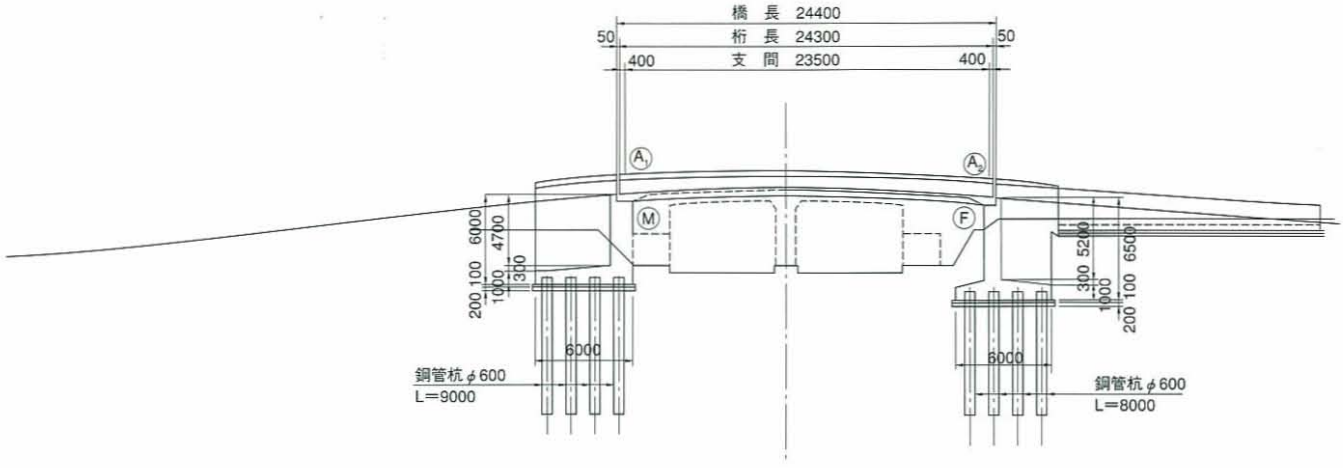
橋桁のコンクリート壁が高欄になっており、トップレールはルート色のブルー系で塗装された半円のアルミカバーで覆われている。

胸壁および橋台はコンクリートの打ち放しであるが、舗装はアプローチ部分にレンガタイルを用い、橋面は焼きレンガを敷きつめてコンクリートの冷たさをやわらげている。

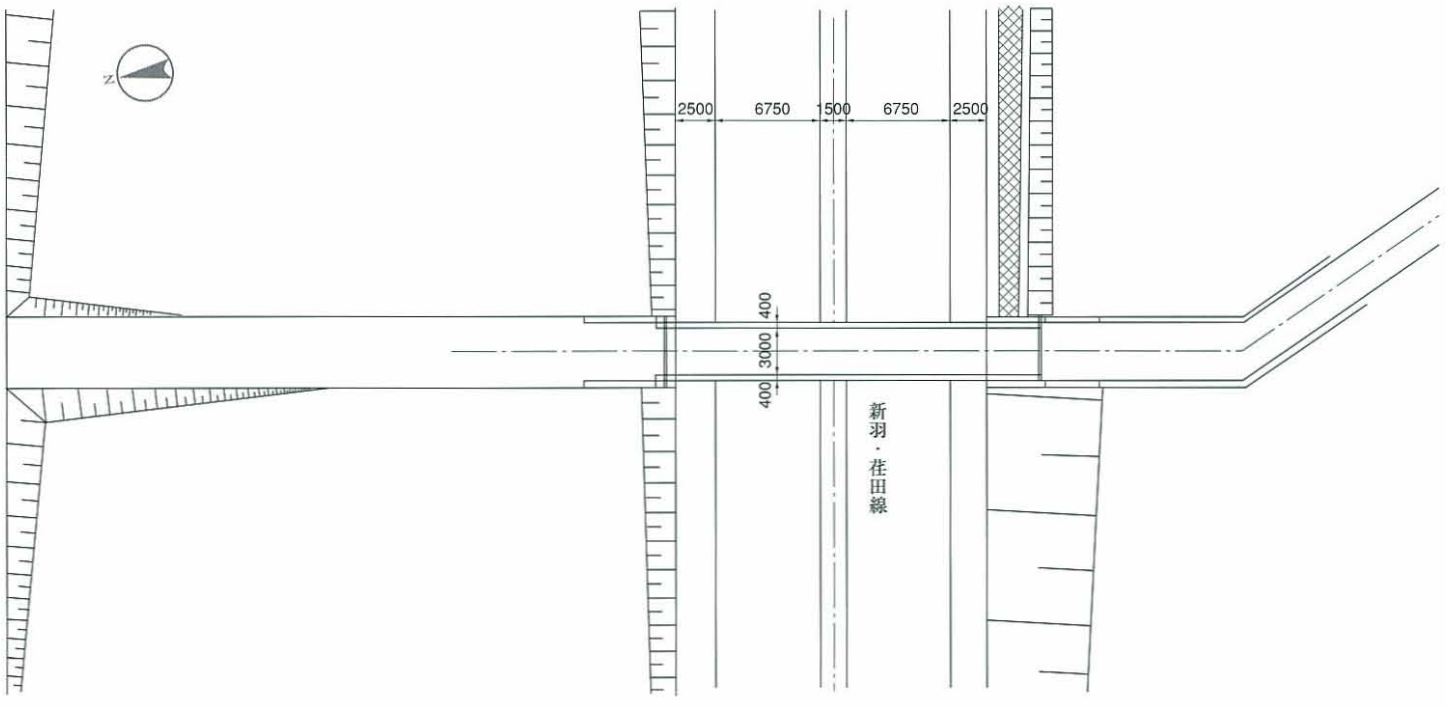
【設計概要】

- 橋名　中丸歩道橋(I)
- 所在地　都筑区茅ヶ崎中央15番
- 竣工年月　昭和58年3月
- 上部構造形式　PC単純U桁橋
- 下部構造形式　逆T式橋台
- 基礎構造形式　鋼管杭 ϕ 600 × 8.00～9.00
- 橋長(支間)　24.40(23.50)
- 幅員　3.00
- 設計荷重　TL-14
- 適用示方書　道路橋示方書・同解説 S53、55

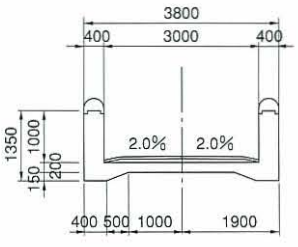
側面図



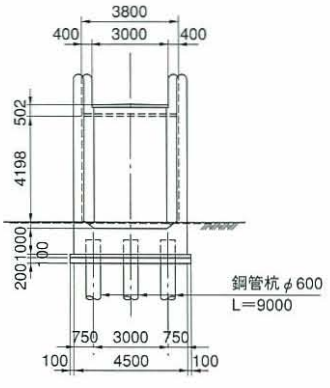
平面図



主桁断面図



A1 橋台正面図



開成歩道橋（かいせいほどうきょう）

この橋は新羽・荏田線をまたぐ歩道橋である。

橋の南側は茅ヶ崎南かきのき公園に通じ、北側ははなやぎ歩道橋を渡りタウンセンターに通じている。

斜路、階段は中丸バス停に連絡している。

橋の形式は、桁高が大きく取れるのでPC単純T桁の上路橋とした。

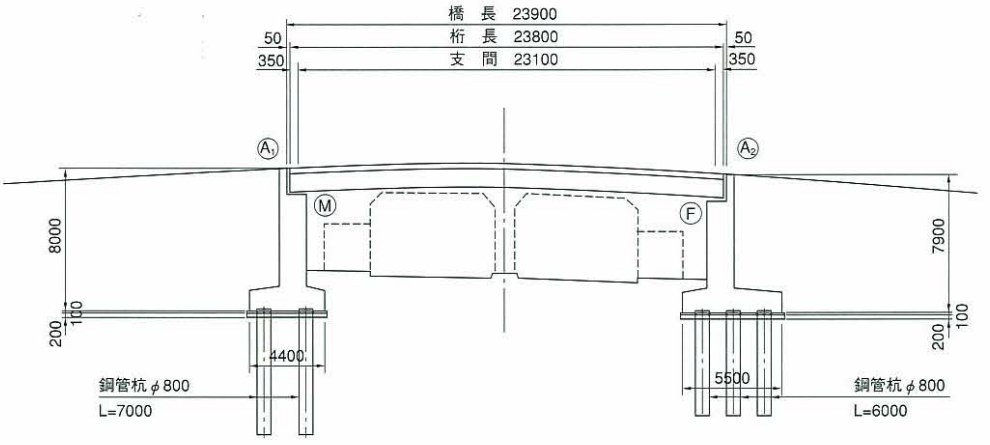
タウンセンターと住宅街を結ぶ橋なので、タウンセンターの雰囲気を生かし、橋台からアプローチにかけての壁面は瀟洒なレンガタイル張りを施してある。

高欄は2本の鋳鉄製の束柱にコンクリートの笠木を載せ、安定感を高めており、シンプルなデザインは親しみやすさを感じさせる。

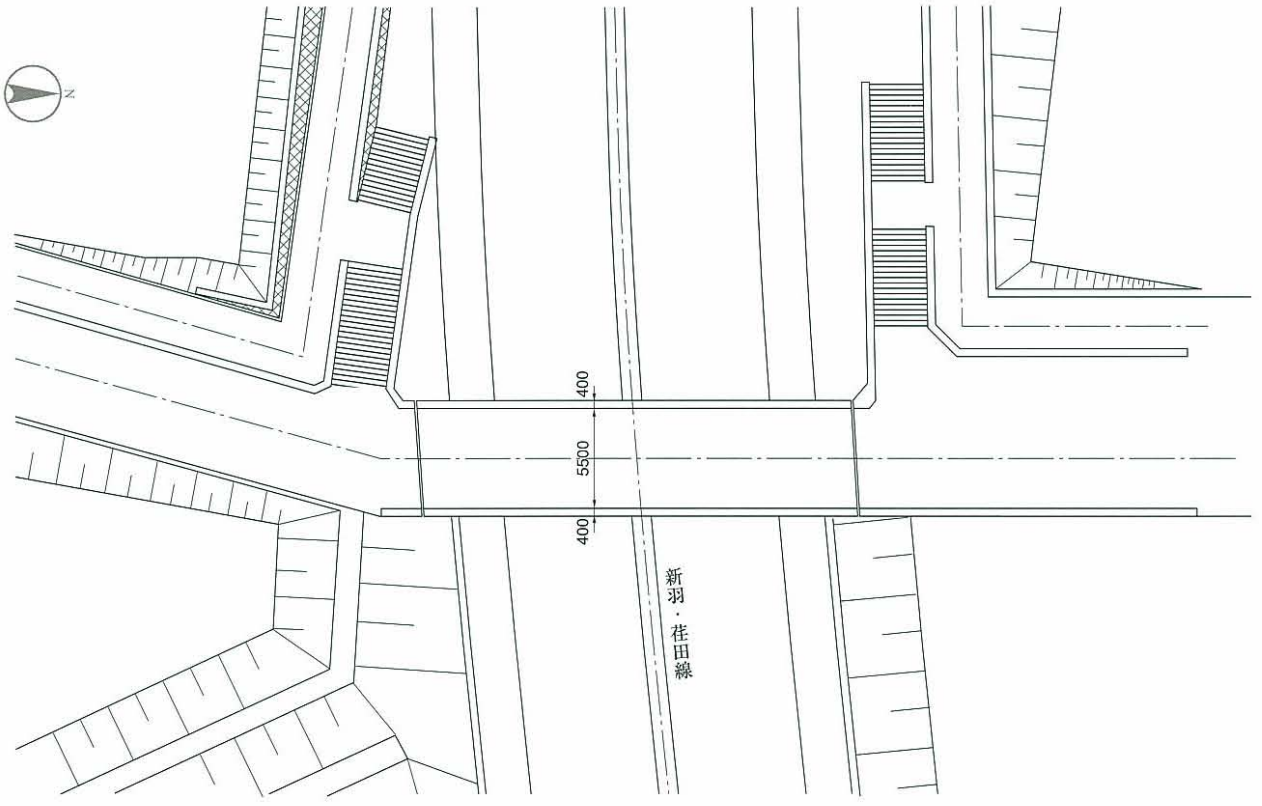
【設計概要】

- 橋名　開成歩道橋(J)
- 所在地　都筑区茅ヶ崎中央17番
- 竣工年月　昭和59年3月
- 上部構造形式　PC単純T桁橋
- 下部構造形式　逆T式橋台
- 基礎構造形式　鋼管杭 ϕ 800 × 6.00～7.00
- 橋長(支間)　23.90(23.10)
- 幅員　5.50
- 設計荷重　TL-14
- 適用示方書　道路橋示方書・同解説 S53、55

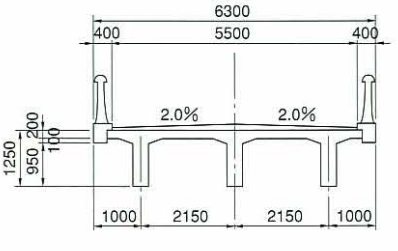
側面図



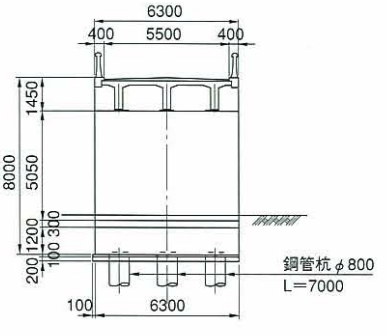
平面図



主桁断面図



A1 橋台正面図



茅ヶ崎東歩道橋（ちがさきひがしほどうきょう）

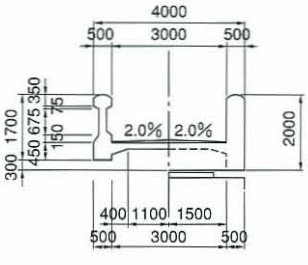
この橋は佐江戸・北山田線をまたぐ歩道橋である。北西側にセンター南駅があり、東側はたんぽぽ公園に通ずる。

橋の形式は、地区の標準タイプであるPC単純U桁の下路橋である。径間長が長いので、ウェブを細くすることにより、桁重量の軽減を図っている。同時にこれによって生まれたテーパーの陰影が橋の長さを感じさせない。路面舗装には焼きレンガタイルを採用した。

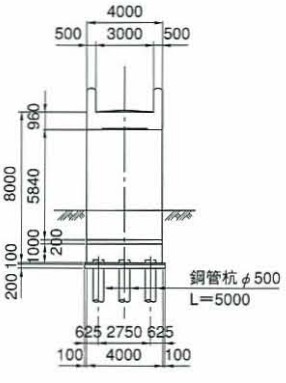
【設計概要】

- 橋名　茅ヶ崎東歩道橋(H)
- 所在地　都筑区茅ヶ崎中央9番
- 竣工年月　平成4年3月
- 上部構造形式　PC単純U桁橋
- 下部構造形式　逆T式橋台
- 基礎構造形式　鋼管杭φ500×5.50～8.00
- 橋長(支間)　32.50(31.60)
- 幅員　3.00
- 設計荷重　群集荷重
- 適用示方書　道路橋示方書・同解説 S55、H2

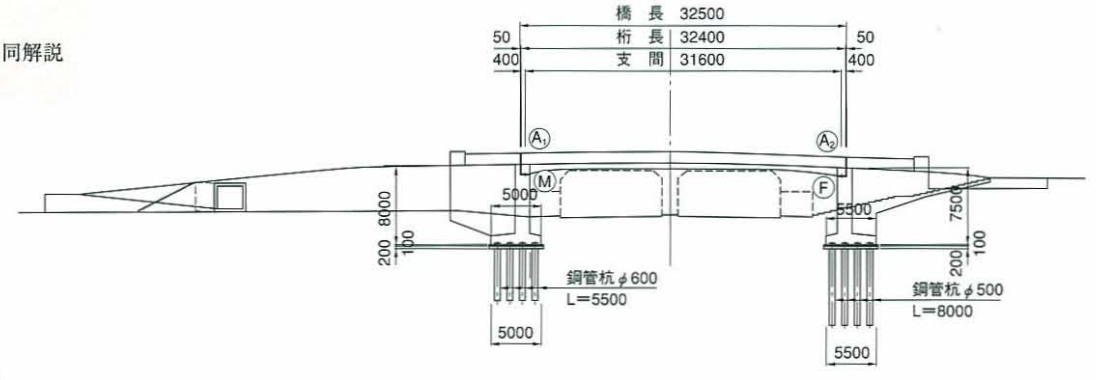
主桁断面図



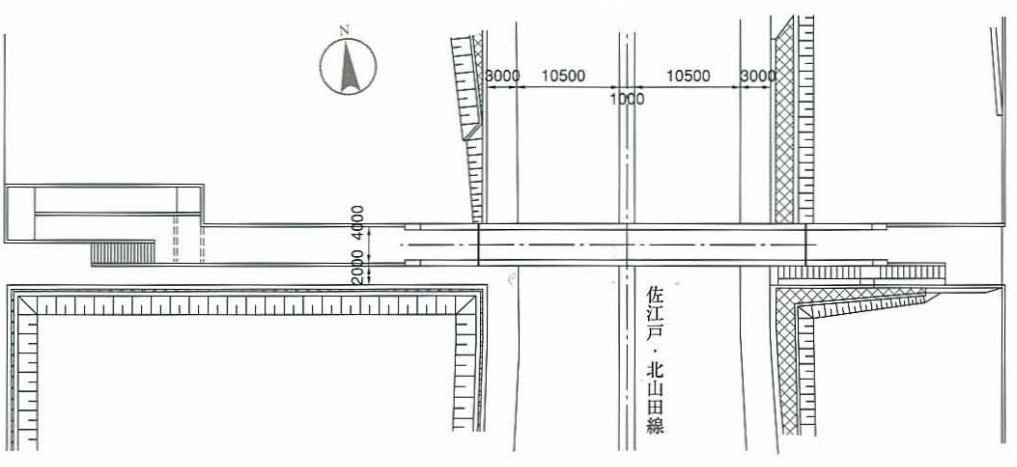
A1橋台正面図



側面図



平面図



はなやぎ歩道橋（ほどうきょう）

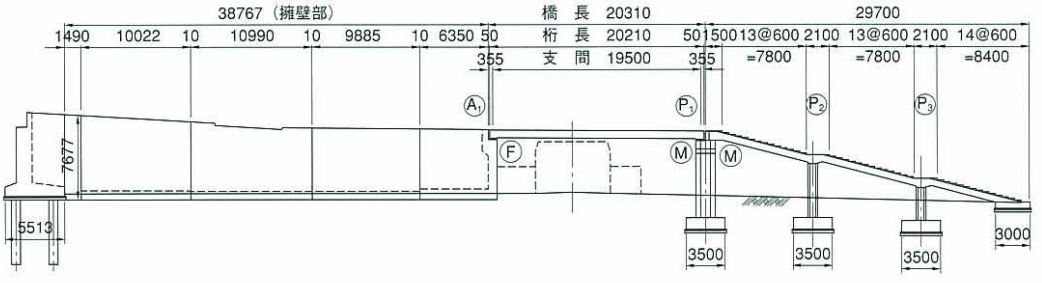
この橋は新羽・荏田線と隣接して平行に走る区画道路に架かる歩道橋である。

橋の形式は、供用中の道路に架かるので、桁高の低い鋼単純鋼床版鈑桁を採用している。高欄はアルミ製で、束柱部分はダイキャスト、トップレールはパイプが使われ、縦桟部分には曲線を組み合わせている。橋面は磁器質タイル、階段、アプローチ部分にはコンクリートブロックの舗装が施されている。

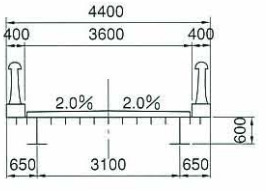
【設計概要】

- 橋名　はなやぎ歩道橋(J')
- 所在地　都筑区茅ヶ崎中央14番
- 竣工年月　平成9年2月
- 上部構造形式　鋼単純鋼床版鈑桁橋
- 下部構造形式　L型橋台、T型式橋脚
- 基礎構造形式　直接基礎
- 橋長(支間)　20.31(19.50)
- 幅員　3.60
- 設計荷重　群集荷重
- 適用示方書　道路橋示方書・同解説H6

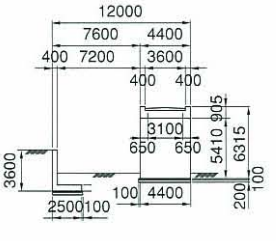
側面図



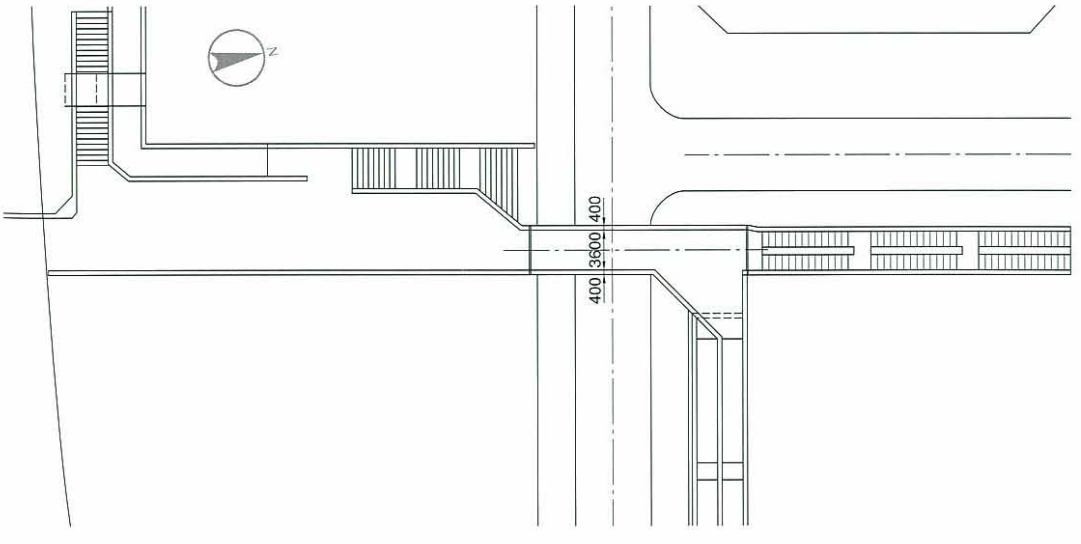
主桁断面図



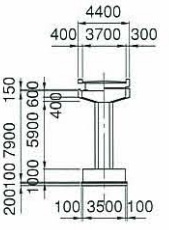
A1橋台正面図



平面図



P1橋脚正面図



中村歩道橋（なかむらほどうきょう）

この橋は中山・北山田線をまたぐタウンセンター内の歩道橋である。橋の西側は都筑区総合庁舎の南西側の区画道路に達する。東側は商業・公共施設が建ち並ぶセンター地区となっている。また、橋下には都筑区総合庁舎バス停がある。

橋梁は、タウンセンター橋梁群のひとつとしてトータルデザインがなされ、広場空間の統一性に配慮しながら、都会的な機能美を追求した。

橋の形式は、桁高がとれるのでPC中空床版の上路橋とした。

高欄には重厚なデザインを採用し、束柱にアルミダイキャスト、トップレールに太いアルミパイプを用いた。階段の高欄はコンクリート壁に切り換え、歩行者の視野を絞り込んでいる。

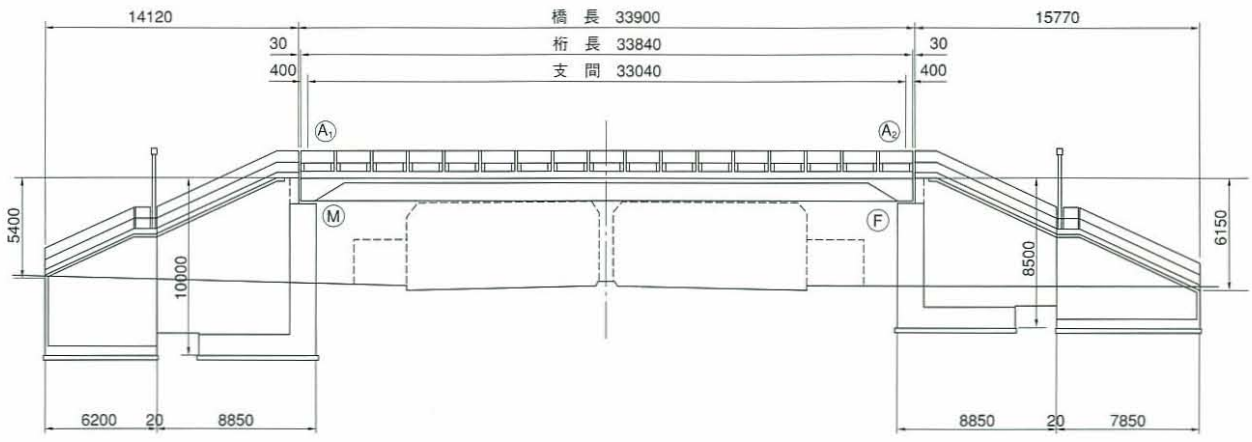
橋面と階段舗装には焼きレンガが用いられている。同系色で塗装された階段の照明ポールによって、閉ざされた階段空間にアクセントを与えた。

この橋は中山・北山田線を北上してタウンセンターに入る最初の橋であり、白い橋桁と大きな階段の側壁は、ゲートのサインとしての役割を果たしている。

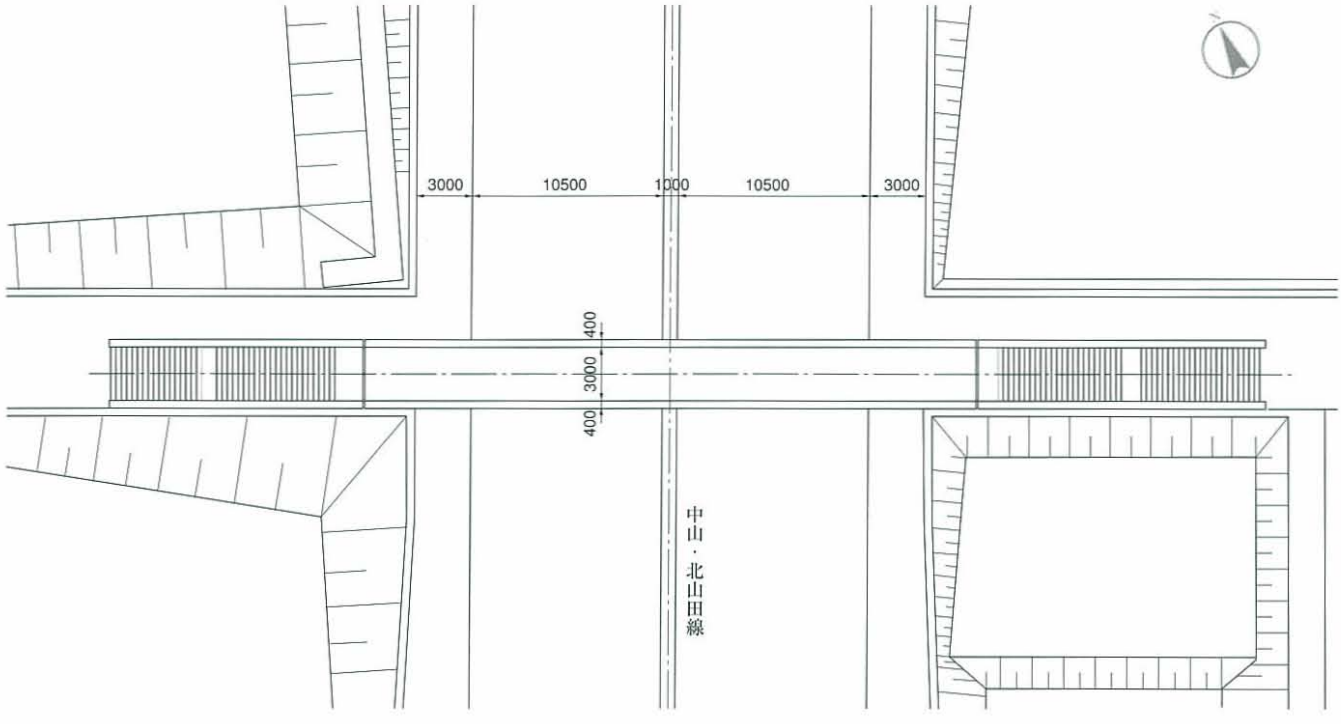
【設計概要】

- 橋名　中村歩道橋(K)
- 所在地　都筑区茅ヶ崎中央24番
- 竣工年月　平成8年6月
- 上部構造形式　PC単純中空床版橋
- 下部構造形式　L型橋台
- 基礎構造形式　直接基礎
- 橋長(支間)　33.90(33.04)
- 幅員　3.00
- 設計荷重　群集荷重
- 適用示方書　道路橋示方書・同解説H6

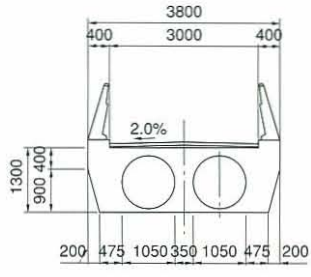
側面図



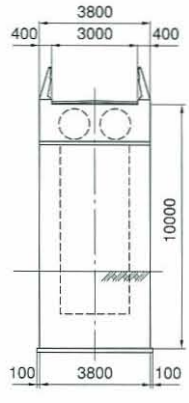
平面図



主桁断面図



A1橋台正面図



まちづくり歩道橋（ほどうきょう）

この橋は、北側のまちづくり館前交差点と荏田東交差点を結ぶ区画道路をまたぐ歩道橋で、南側は都筑区総合庁舎に隣接している。

橋の北側のまちづくり前交差点付近には、港北ニュータウンまちづくり館、住宅都市整備公団港北開発局などがある。

橋の形式は、桁高がとれるのでPC単純中空床版の上路橋を採用した。

高欄は、近隣の歩道橋と同じアルミ製で、曲線を採用したダイキャスト製の束柱とパイプ製の横桟で構成されている。

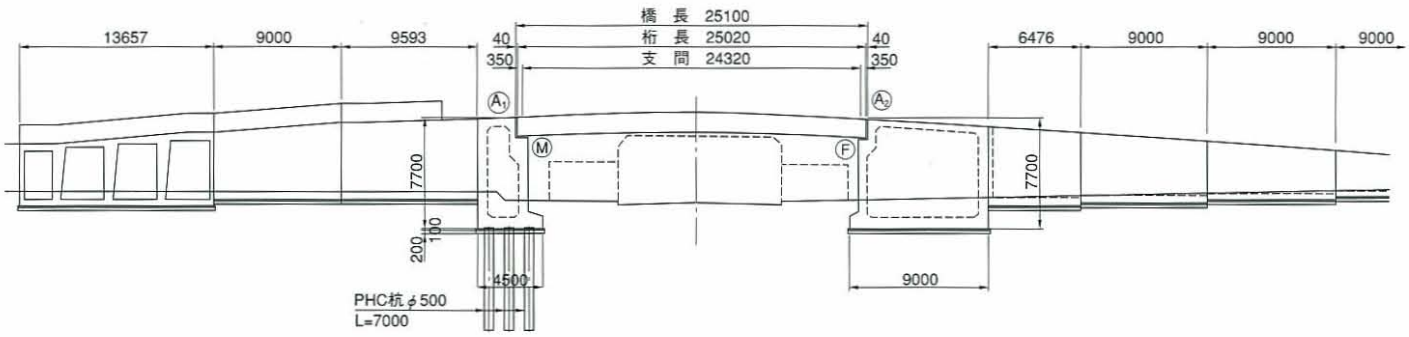
桁側面につけられたテーパーは、橋の外観をスレンダーに見せ、橋面舗装用に敷きつめられた焼きレンガの描き出す細かなパターンが、落ち着きのあるしゃれた表情を見せている。

センター地区に架かる他の橋と統一感のあるデザインが施され、周辺の景観に自然に溶け込んでいる。

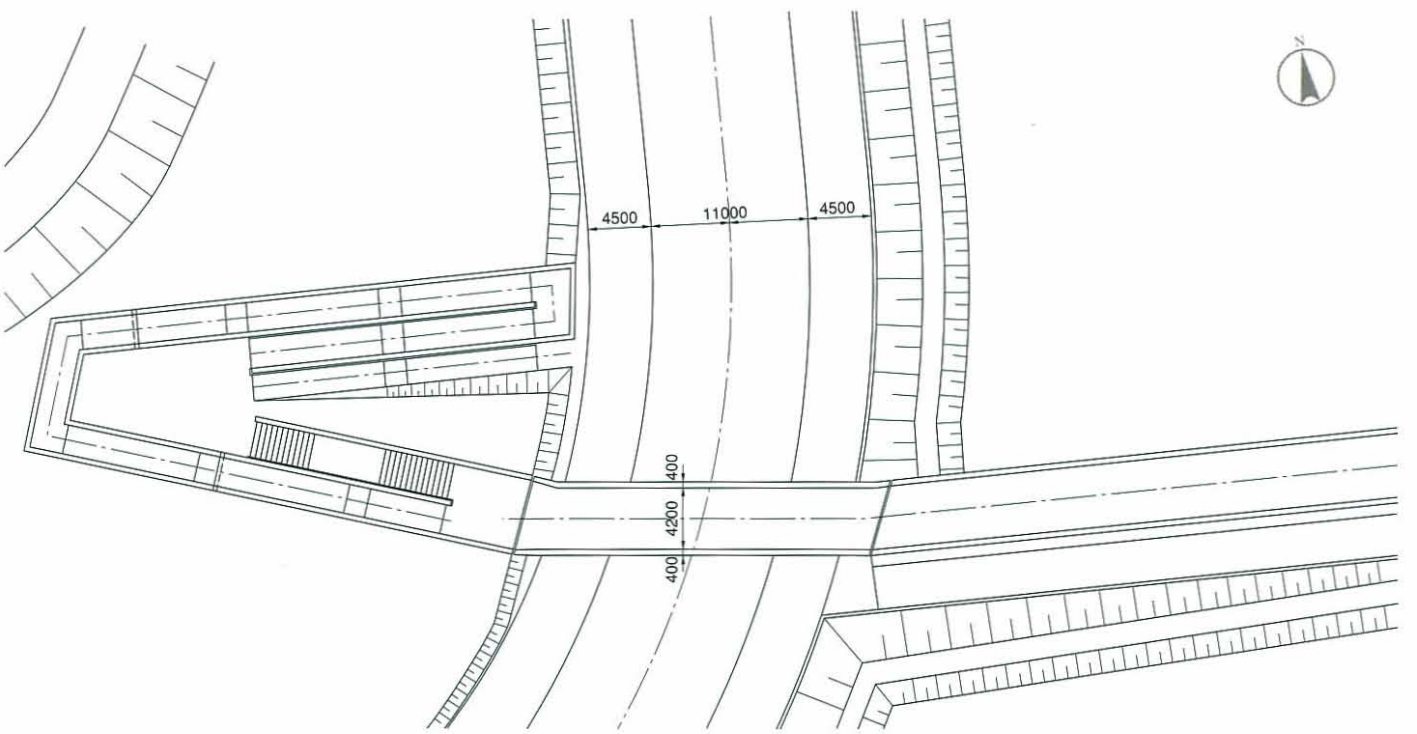
【設計概要】

- 橋名　まちづくり歩道橋(L)
- 所在地　都筑区茅ヶ崎中央32番
- 竣工年月　平成7年9月
- 上部構造形式　PC単純中空床版橋
- 下部構造形式　箱式橋台
- 基礎構造形式　A_1 PHC杭ϕ500×7.00、A_2 直接基礎
- 橋長(支間)　25.10(24.32)
- 幅員　4.20
- 設計荷重　群集荷重
- 適用示方書　道路橋示方書・同解説H6

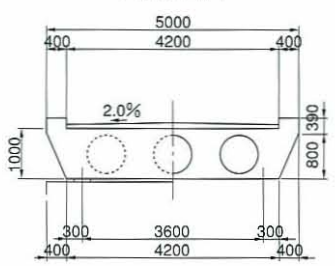
側面図



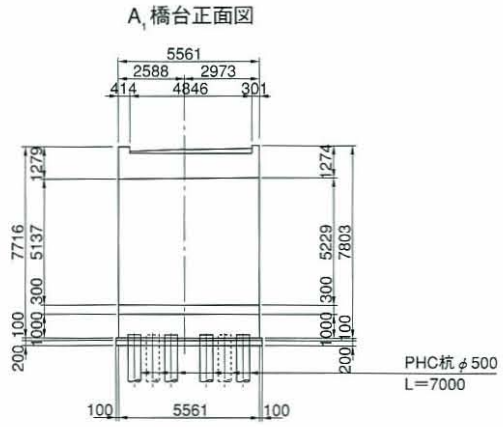
平面図



主桁断面図



A1 橋台正面図



春風歩道橋（はるかぜほどうきょう）

この橋は都築区総合庁舎入口交差点と、まちづくり館前交差点を結ぶ区画道路をまたぐ歩道橋で、南側は都筑区総合庁舎と直結している。

橋の形式は、桁高がとれるのでPC単純中空床版の上路橋を採用した。

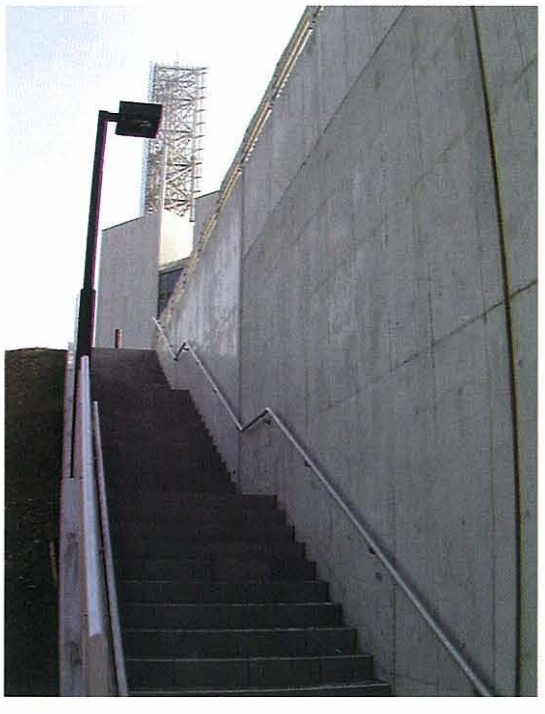
高欄はアルミ製でトップレールから桁を包み込むゆるやかな曲線で構成され、束柱にダイキャスト、横桟にパイプを用いて、高欄からの視界に開放感をあたえている。

高欄と同じ曲線で構成された親柱は桁端を引き締め、桁側面につけられたテーパーが橋側面の外観をスレンダーに見せている。

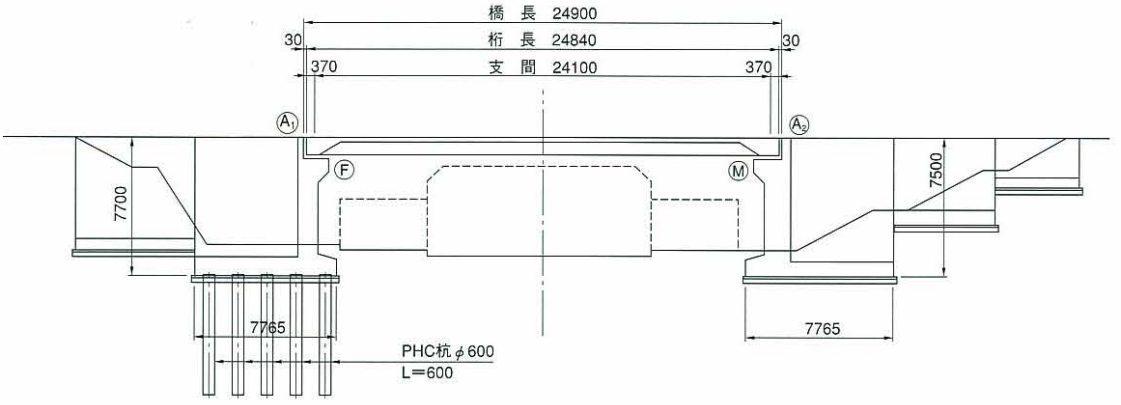
直結する総合庁舎との一体性を考慮し、橋面舗装なども歩道部の舗装との連続性をもたせるなど、違和感を与えないよう配慮がなされている。

【設計概要】

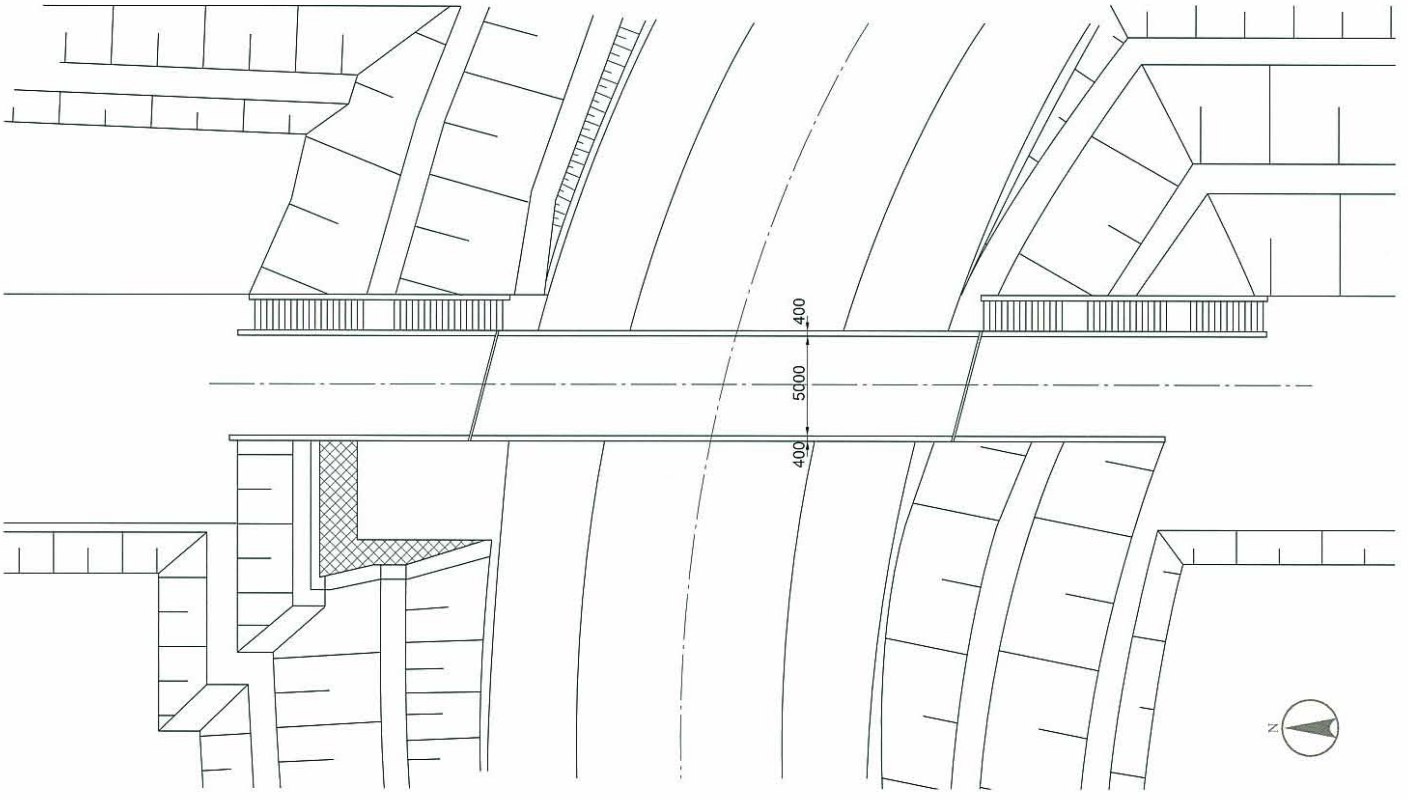
- 橋名　春風歩道橋（M）
- 所在地　都筑区茅ヶ崎中央33番
- 竣工年月　平成8年6月
- 上部構造形式　PC単純中空床版橋
- 下部構造形式　逆T式橋台
- 基礎構造形式　A_1PHC杭 ϕ 600 × 6.00、A_2直接基礎
- 橋長（支間）　24.90（24.10）
- 幅員　5.00
- 設計荷重　TL-14
- 適用示方書　道路橋示方書・同解説 H2、6



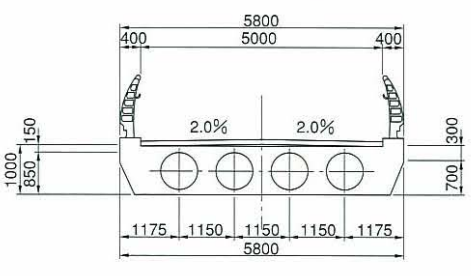
側面図



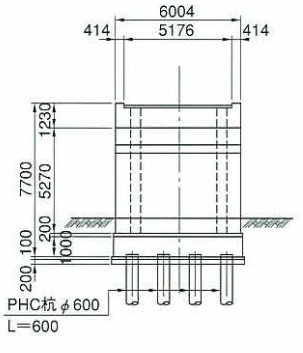
平面図



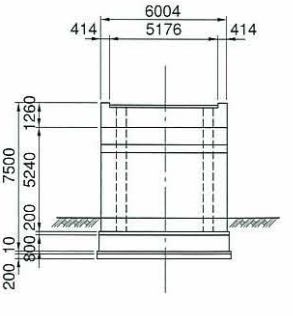
主桁断面図



A1橋台正面図



A2橋台正面図



みどりもんほどうきょう 緑門歩道橋

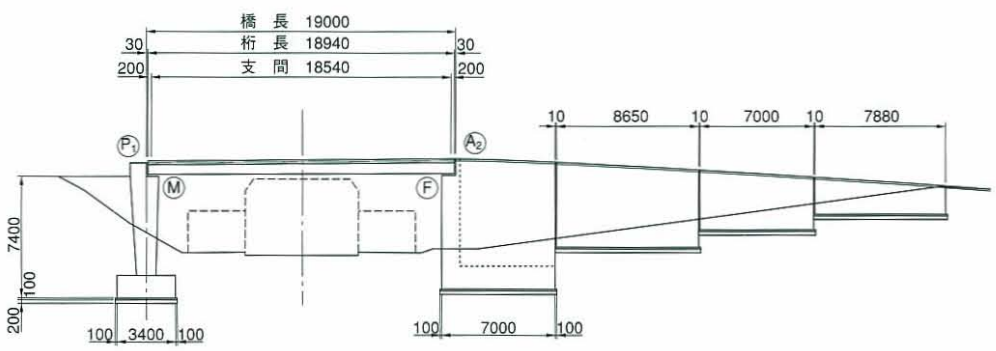
この橋は都築区総合庁舎正面と春風歩道橋を通り総合公園に至るペデデッキの北端に位置し、区画道路をまたぐ歩道橋である。

橋の形式は供用中の道路に架かるので、桁高の低い鋼単純鋼床版鈑桁構造を採用している。高欄、路面舗装などはセンター地区の橋梁郡と共通のデザインである。

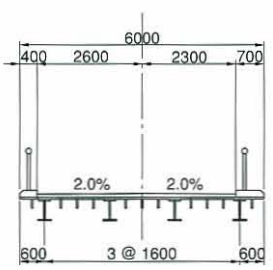
【設計概要】

- 橋名　緑門歩道橋(N)
- 所在地　都筑区茅ヶ崎中央36番
- 竣工年月　平成9年1月
- 上部構造形式　鋼単純鋼床版鈑桁橋
- 下部構造形式　逆T式橋台、壁式橋脚
- 基礎構造形式　直接基礎
- 橋長(支間)　19.00(18.54)
- 幅員　4.60～5.20
- 設計荷重　群集荷重
- 適用示方書　道路橋示方書・同解説H6

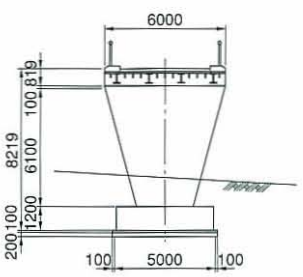
側面図



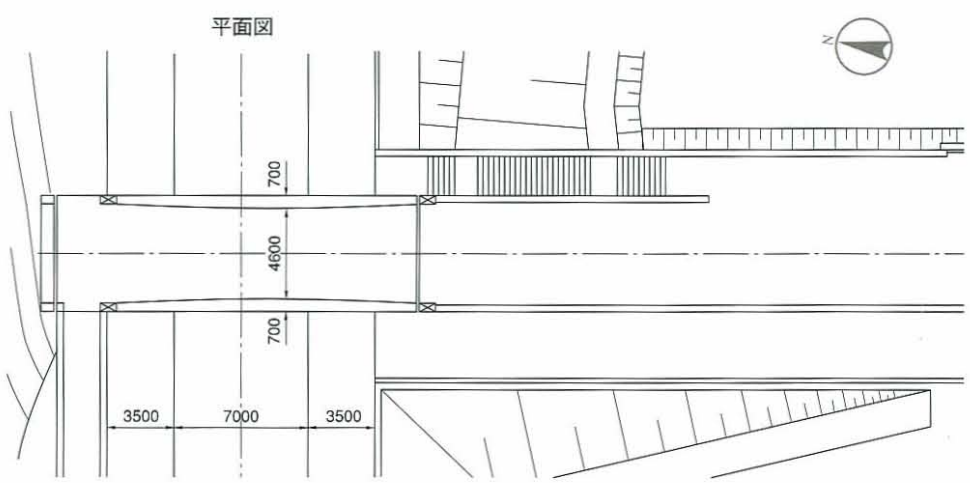
主桁断面図



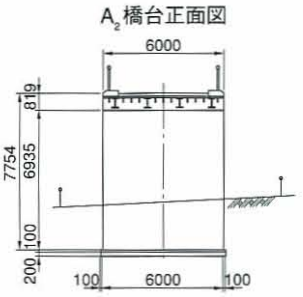
P1橋脚正面図



平面図



A2橋台正面図



そよ風歩道橋（かぜほどうきょう）

この橋は中山・北山田線の西側に隣接する区画道路をまたぐ歩道橋で、北側は総合公園と接し、南側は商業・公共施設が建ち並ぶセンター地区となっている。

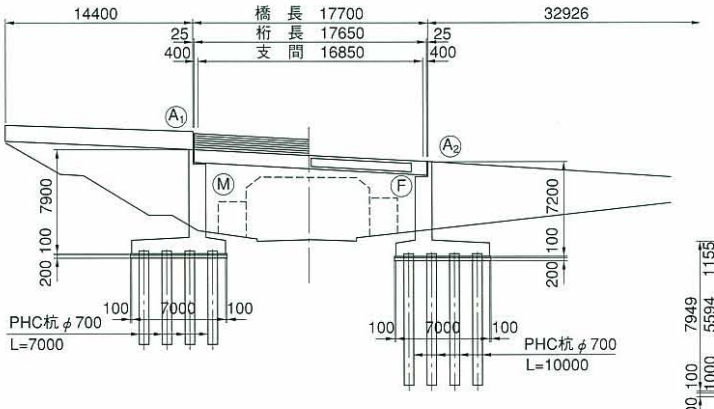
橋のデザインは春風歩道橋と統一されている。

橋の形式は径間長が短いのでRC単純中空床版桁の上路橋を採用している。

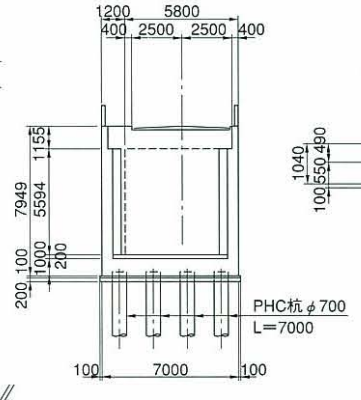
高欄は周辺の歩道橋と共通のアルミ製で、束柱に曲線をもったダイキャスト、トップレールと横桟にはパイプを使用している。

周辺歩道橋とはデザインの統一が図られ、駅前広場の景観に一体感をもたせている。

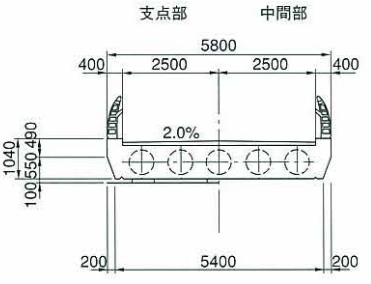
側面図



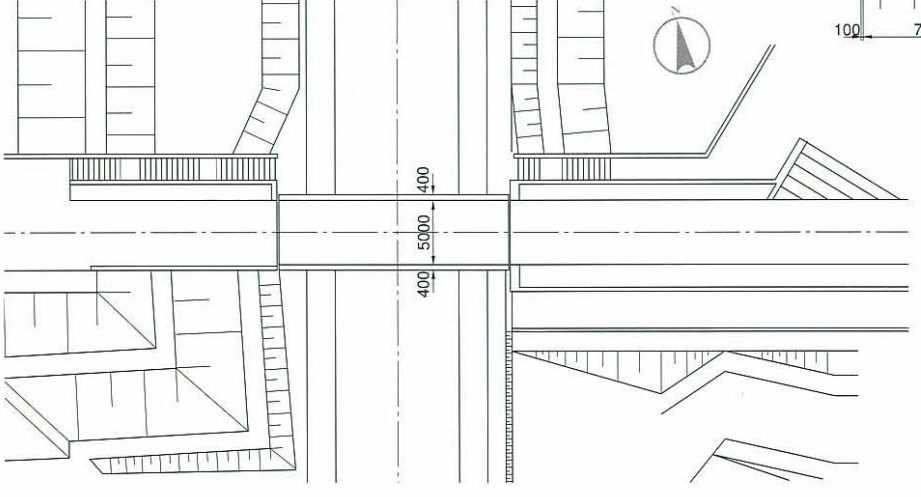
A1 橋台正面図



主桁断面図



平面図



【設計概要】

- 橋名　そよ風歩道橋(O)
- 所在地　都筑区茅ヶ崎中央39番
- 竣工年月　平成9年1月
- 上部構造形式　RC単純中空床版橋
- 下部構造形式　逆T式橋台
- 基礎構造形式　PHC杭φ700×7.00～10.00
- 橋長(支間)　17.70(16.85)
- 幅員　5.00
- 設計荷重　群集荷重
- 適用示方書　道路橋示方書・同解説H6

見晴らし歩道橋（みはらしほどうきょう）

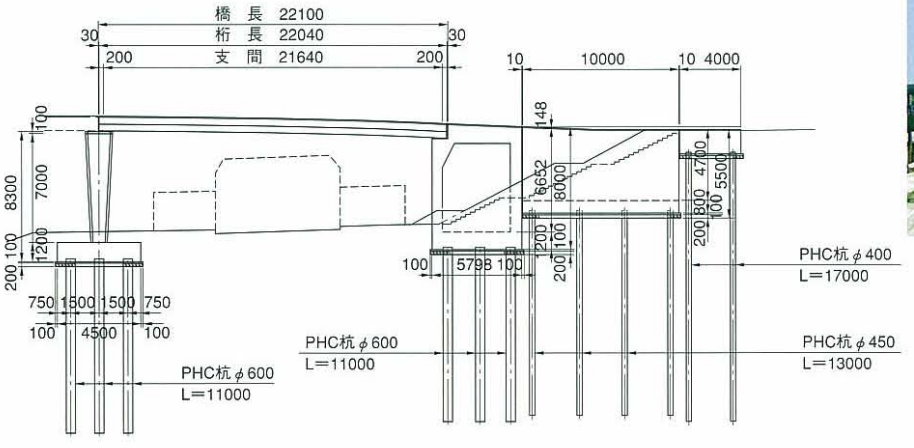
この橋は、中山・北山田線と交差する区画道路をまたぐ歩道橋で、総合公園に通ずる。

橋の形式は、センター地区内の緑門歩道橋と同じ鋼単純鋼床版鈑桁橋である。

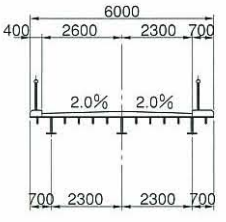
【設計概要】

- 橋名　見晴らし歩道橋(P)
- 所在地　都筑区茅ヶ崎中央40番
- 竣工年月　平成9年1月
- 上部構造形式　鋼単純鋼床版鈑桁橋
- 下部構造形式　箱式橋台、壁式橋脚
- 基礎構造形式　PHC杭φ600×11.00
- 橋長(支間)　22.10(21.64)
- 幅員　4.60
- 設計荷重　群集荷重
- 適用示方書　道路橋示方書・同解説 H2、6

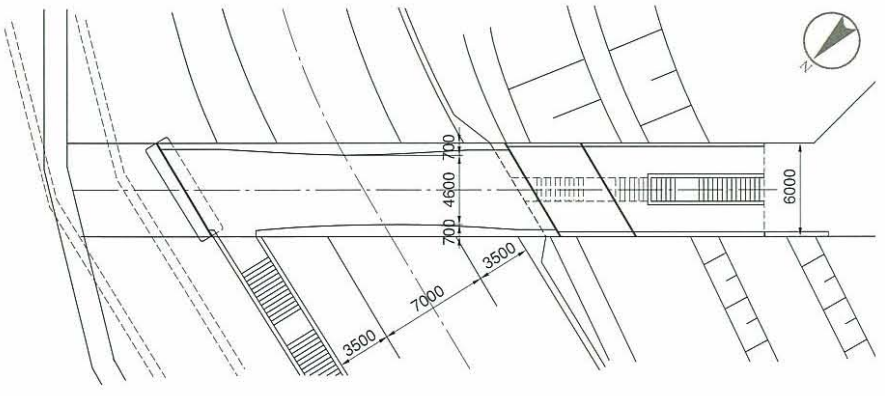
側面図



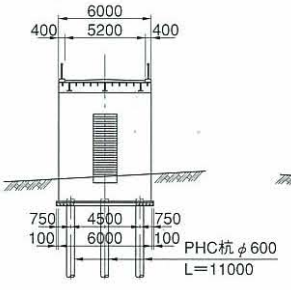
主桁断面図



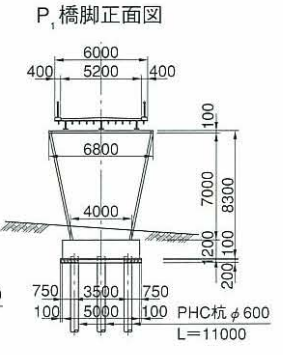
平面図



A_2 橋台正面図



P_1 橋脚正面図



みらい歩道橋（ほどうきょう）

この橋は中山・北山田線をまたぐ歩道橋である。橋の東側はセンター南駅に通じ、西側はセンターを抜け、総合公園に隣接するセンター地区のペデデッキ群につながっている。

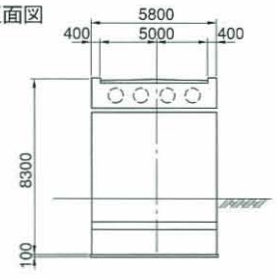
橋の形式は、桁高がとれるのでPC中空床版を用いた上路橋とした。

東側には階段、斜路のほかに、歩行者の昇降の負担を軽減するため、エレベーターが併設されている。

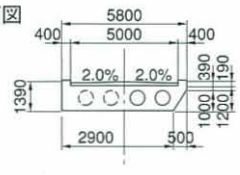
【設計概要】

- 橋名　みらい歩道橋(Q)
- 所在地　都筑区茅ヶ崎中央40番
- 竣工年月　平成9年3月
- 上部構造形式　PC単純中空床版橋
- 下部構造形式　逆T式橋台、ラーメン式橋脚
- 基礎構造形式　直接基礎
- 橋長(支間)　42.00(41.00)
- 幅員　5.00
- 設計荷重　群集荷重
- 適用示方書　道路橋示方書・同解説 S55、H2

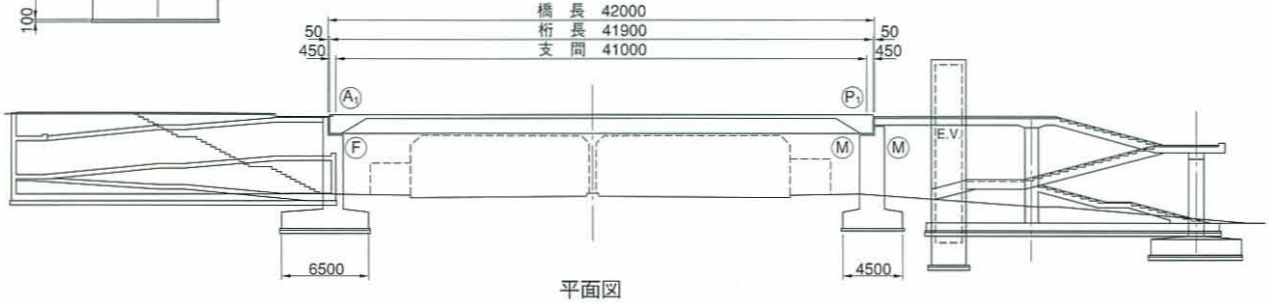
A$_1$橋台正面図



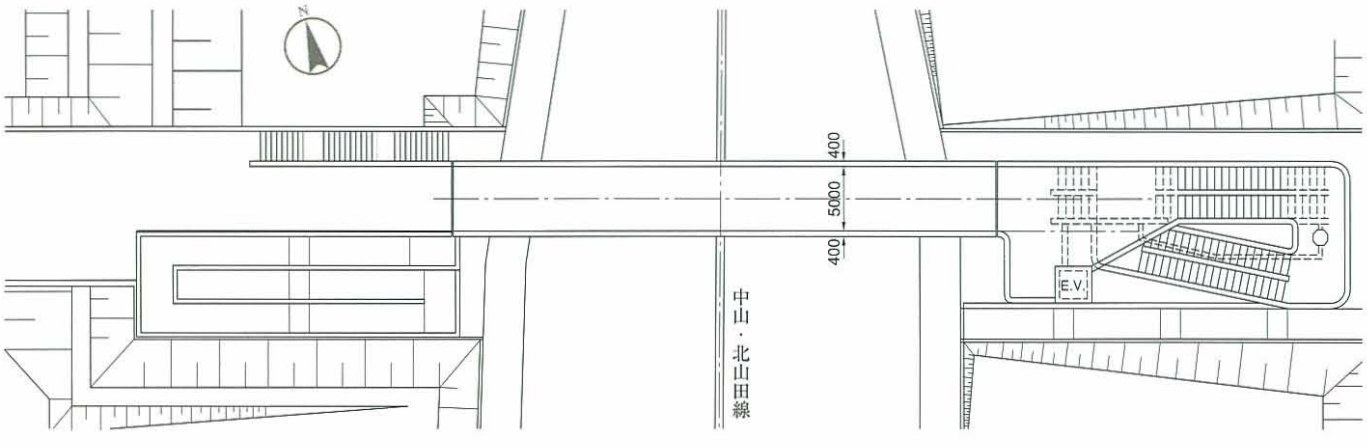
主桁断面図



側面図



平面図



都筑ふるさと歩道橋

この橋はタウンセンター内にあり、中山・北山田線をまたぐ歩道橋である。

橋の東側はセンター南駅に至り、西側は都筑区総合庁舎が隣接する。橋を過ぎ、まちづくり歩道橋を渡って緑道「ささぶねのみち」に通ずる。

架設位置がシンボル広場とビジネス地区という異なった性格の地区を連結するため、空間の連続性を表現することにより、自然に移行できる配慮がされている。

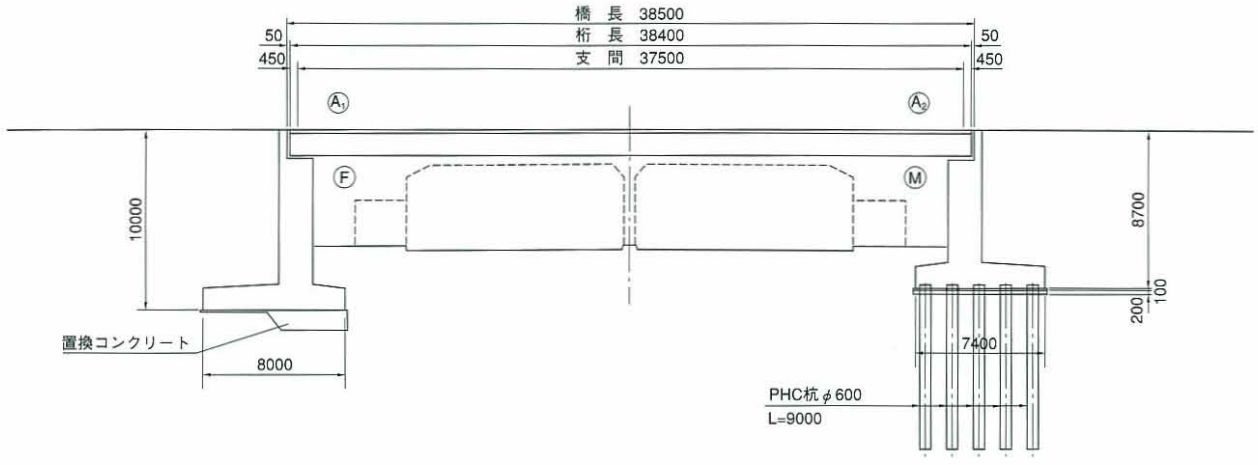
橋の形式は、桁高がとれるのでPC中空床版の上路橋とした。

歩道の両側を植栽域にして緑を連続させ、くつろぎのある橋上空間をつくり出している。また橋の中央部には尖塔のオブジェを置いて橋のサインとしている。高欄はコンクリート壁とステンレスのネットでつくり、植栽を包み、路面および高欄には自然石平板を全面に張り付けている。

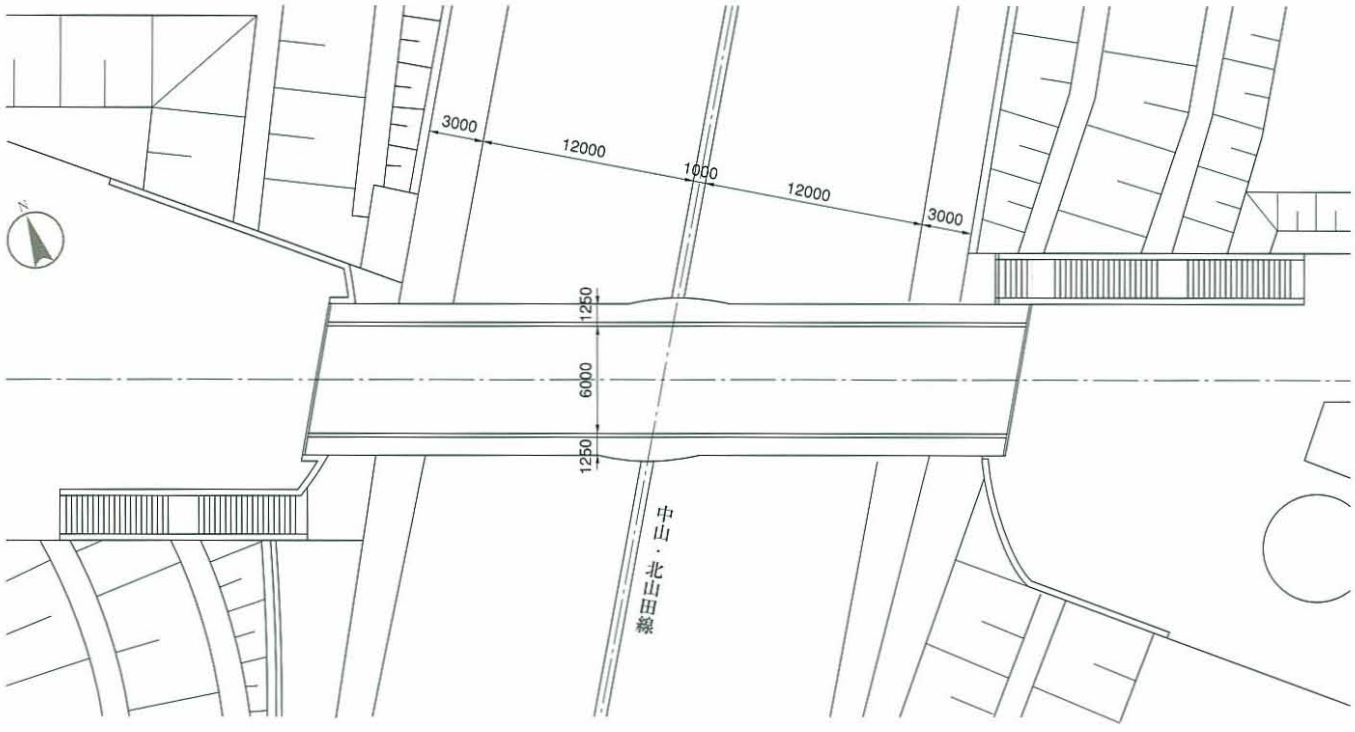
【設計概要】

- 橋名　都筑ふるさと歩道橋(S)
- 所在地　都筑区茅ヶ崎中央5番
- 竣工年月　平成7年3月
- 上部構造形式　PC単純中空床版橋
- 下部構造形式　逆T式橋台
- 基礎構造形式　A_1直接基礎、A_2PHC杭 ϕ 600 × 9.00
- 橋長(支間)　38.50(37.50)
- 幅員　6.00
- 設計荷重　TL-14
- 適用示方書　道路橋示方書・同解説H6

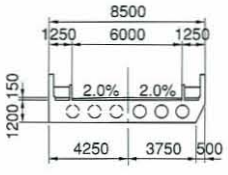
側面図



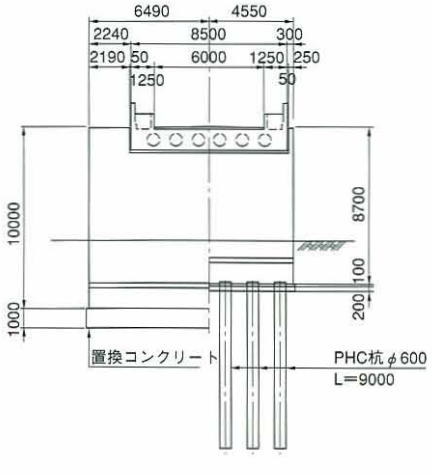
平面図



主桁断面図



橋台正面図



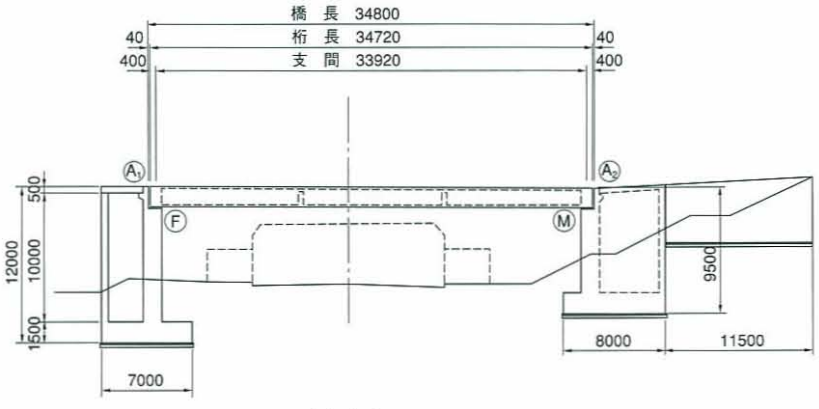
つどい歩道橋（ほどうきょう）

この橋はセンター南駅西口に通じる区画道路をまたぐ歩道橋で、PC単純箱桁の構造でできている。

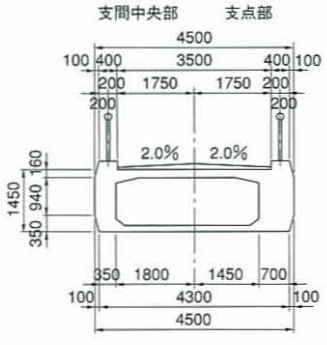
【設計概要】

●橋名	つどい歩道橋(T)
●所在地	都筑区茅ヶ崎中央4番
●竣工年月	平成9年2月
●上部構造形式	PC単純箱桁橋
●下部構造形式	A_1箱式橋台、A_2逆T式橋台
●基礎構造形式	直接基礎
●橋長(支間)	34.80(33.92)
●幅員	3.50
●設計荷重	群集荷重
●適用示方書	道路橋示方書・同解説 H2、6

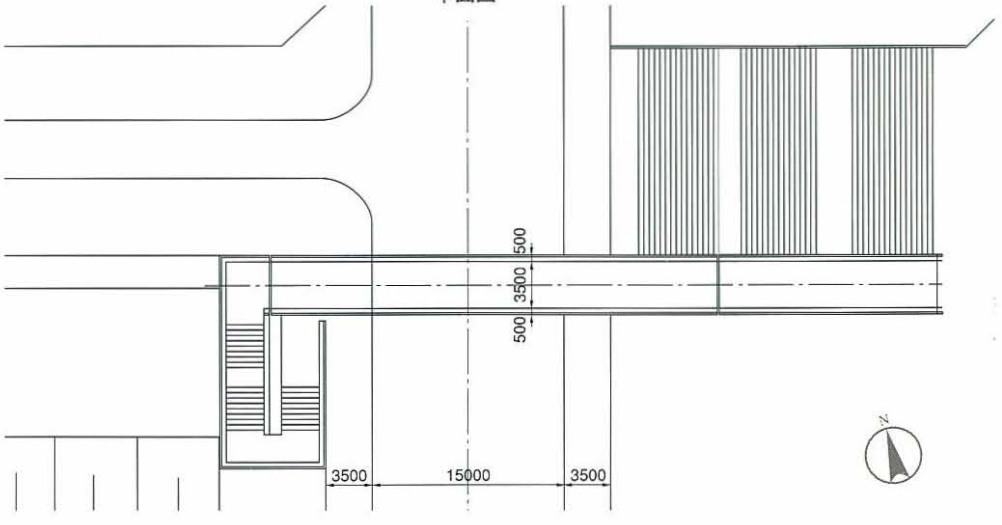
側面図



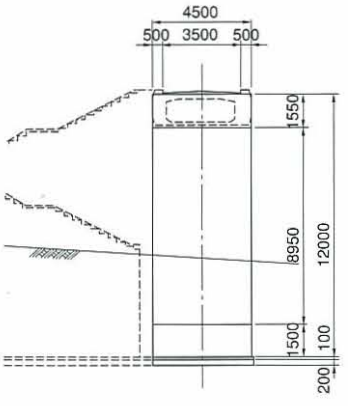
主桁断面図



平面図



A_1橋台正面図



センター南歩道橋（みなみほどうきょう）

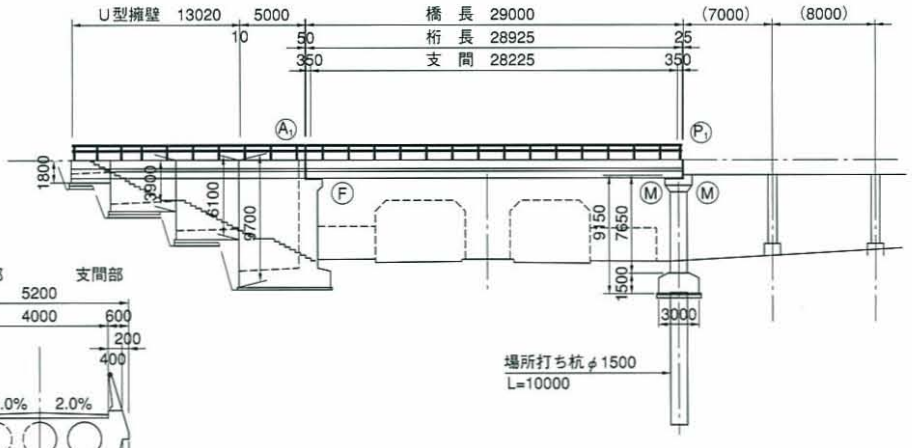
この橋はセンター南駅前広場に接している歩道橋である。

橋の形式は、PC単純中空床版構造を採用している。

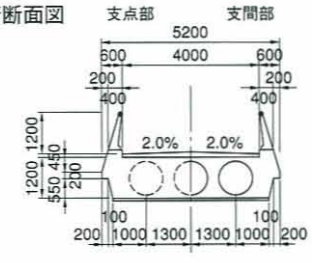
【設計概要】

- 橋名　センター南歩道橋(U)
- 所在地　都筑区茅ヶ崎中央１番
- 竣工年月　平成９年１月
- 上部構造形式　PC単純中空床版橋
- 下部構造形式　逆Ｔ式橋台、壁式橋脚
- 基礎構造形式　A_1直接基礎、P_1場所打ち杭 ϕ 1500 × 10.00
- 橋長(支間)　29.00(28.225)
- 幅員　4.00
- 設計荷重　群集荷重
- 適用示方書　道路橋示方書・同解説 H2、6

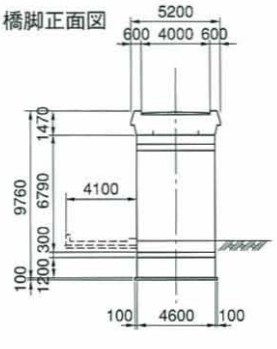
側面図



主桁断面図

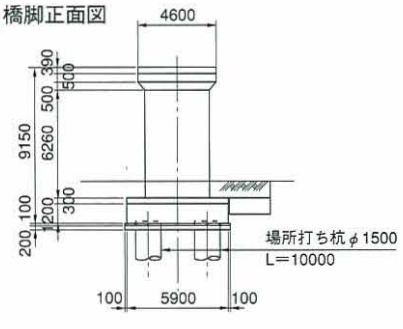


A_1橋脚正面図



平面図

P_1橋脚正面図



茅ヶ崎城址歩道橋

この橋は佐江戸・北山田線をまたぎ、地下鉄3号あざみ野線のセンター南駅前広場の一角にある歩道橋である。

橋の北西部の住宅街と、南側の駅前センターを結んでいるため、通行量も多く、よく目に触れる歩道橋である。

橋の形式は鋼単純鋼床版鈑桁の下路橋である。

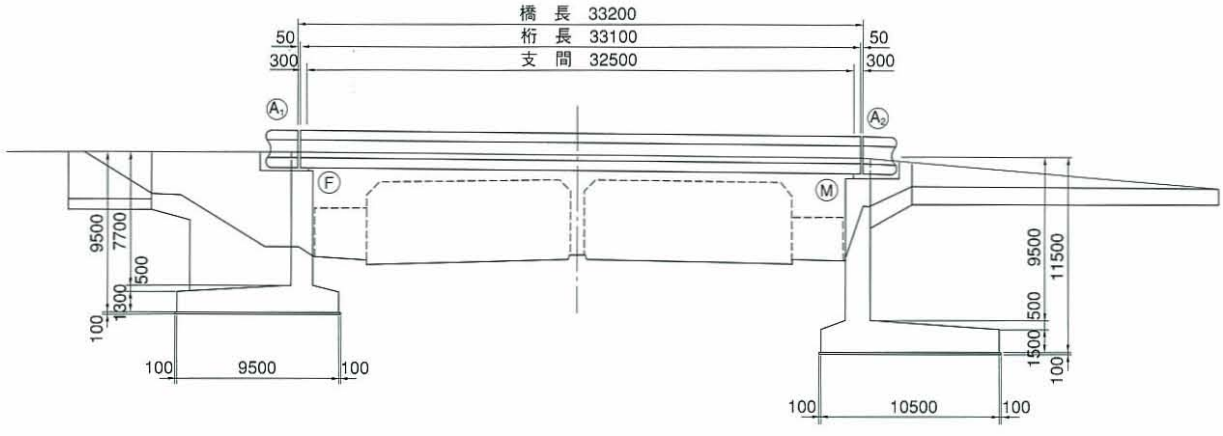
高欄、親柱ともに全体を優雅な曲線をもったステンレスのカバーで覆い、桁の内側とトップレールはステンレスのシルバー、外側は白の塗装が施してある。さらに親柱に紫の塗装を施すことにより、桁の存在感をより一層高めている。

駅前であることから、駅に発着する列車をイメージしてデザインされたこの橋は、地区内でも独特の雰囲気をもった歩道橋である。

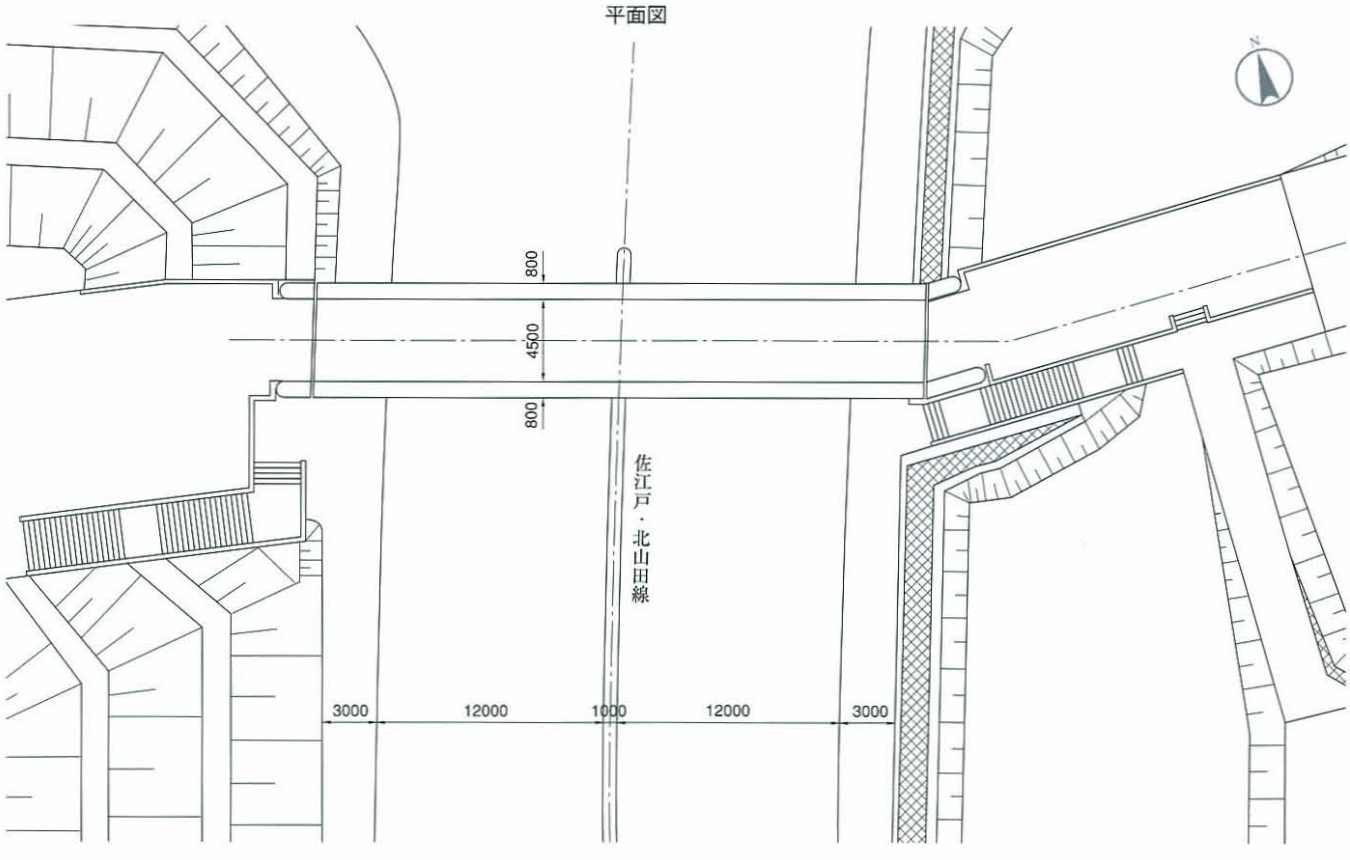
【設計概要】

- 橋名　茅ヶ崎城址歩道橋(V)
- 所在地　都筑区茅ヶ崎中央2番
- 竣工年月　平成3年7月
- 上部構造形式　鋼単純鋼床版鈑桁橋
- 下部構造形式　逆T式橋台
- 基礎構造形式　直接基礎
- 橋長(支間)　33.20(32.50)
- 幅員　4.50
- 設計荷重　TL-14
- 適用示方書　道路橋示方書・同解説 S55、H2

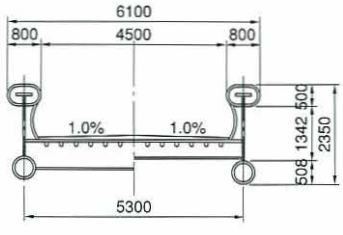
側面図



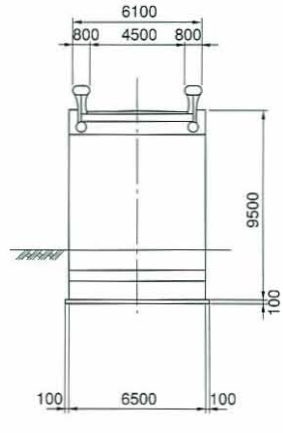
平面図



主桁断面図



A1橋台正面図



桜山歩道橋（さくらやまほどうきょう）

この橋はタウンセンター北端に位置し、中山・北山田線をまたぐ歩道橋である。橋の東側にセンター南駅があり、西側は総合公園に隣接する。

橋の形式は桁高がとれ、供用中の道路に架設されるので、単純鋼床版鈑桁の上路橋とした。

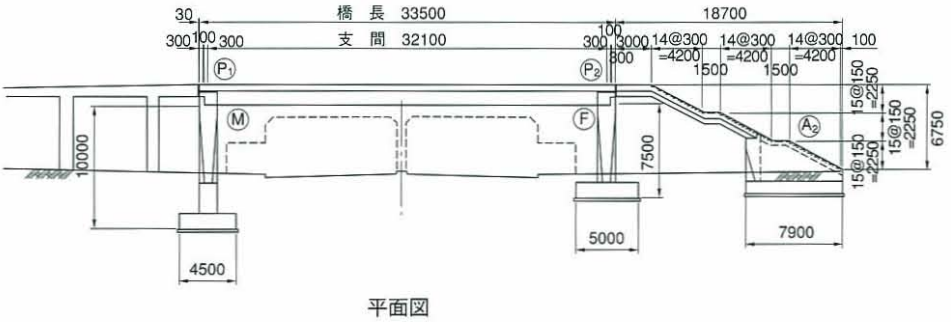
高欄はアルミのダイキャストを採用し、親柱は明るいブルーのタイルで仕上げ、桁端にアクセントをつけている。

橋面および階段の舗装には磁器質タイルを採用してある。

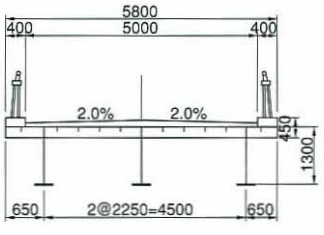
【設計概要】

- 橋名　桜山歩道橋(W)
- 所在地　都筑区茅ヶ崎中央56番
- 竣工年月　平成8年12月
- 上部構造形式　鋼単純鋼床版鈑桁橋
- 下部構造形式　壁式橋脚
- 基礎構造形式　直接基礎
- 橋長(支間)　33.50(32.10)
- 幅員　5.00
- 設計荷重　群集荷重
- 適用示方書　道路橋示方書・同解説 H2、6

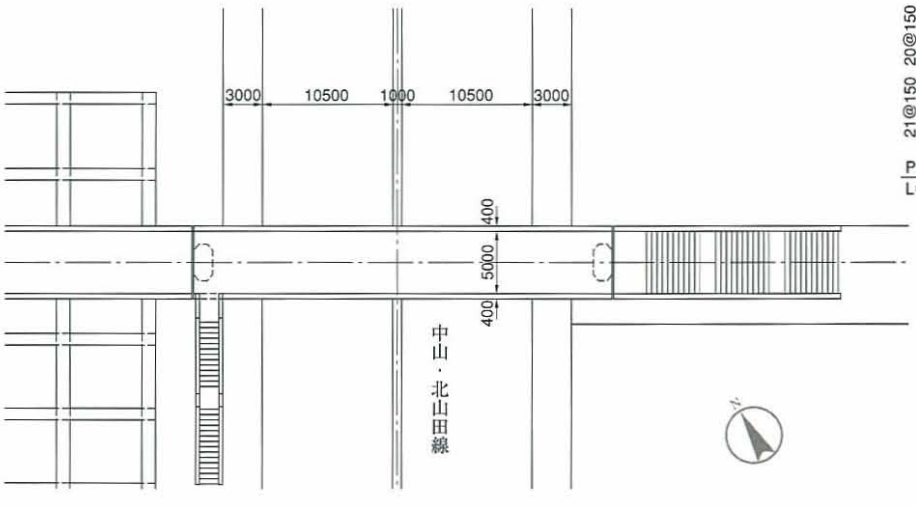
側面図



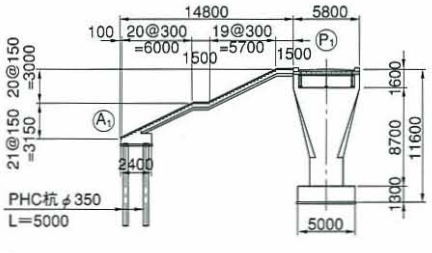
主桁断面図



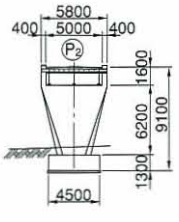
平面図



P1橋脚正面図



P2橋脚正面図



であい橋（はし）

この橋はつどい歩道橋と近接する歩道橋である。

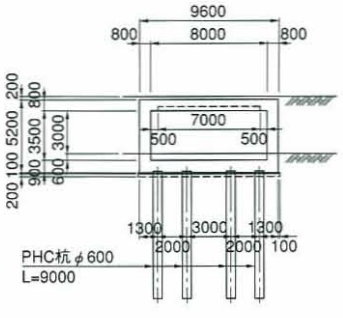
橋の形式はボックスカルバート構造、高欄は側面にパンチングメタルのステンレスを使用している。

広めで開放感のある橋面は穴あきレンガ張りである。

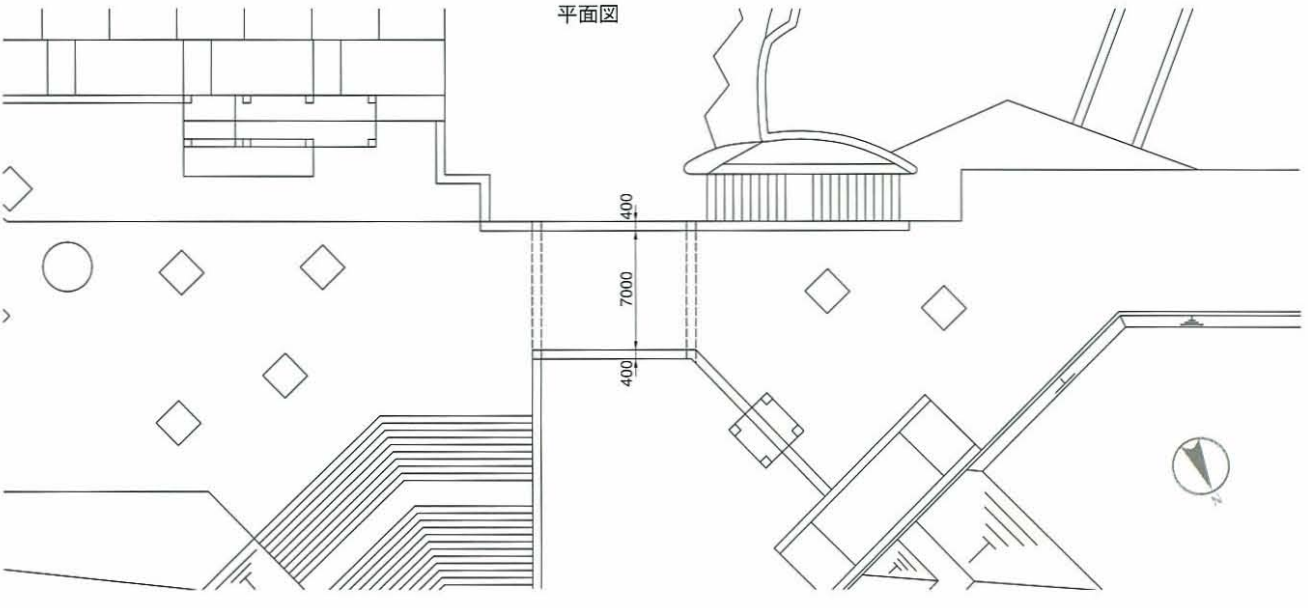
【設計概要】

- 橋名　であい橋(Y)
- 所在地　都筑区茅ヶ崎中央４番
- 竣工年月　平成７年９月
- 構造形式　RCボックスカルバート
- 基礎構造形式　PHC φ 600 × 9.00
- 内空断面　8.00 × 3.50
- 幅員　7.00
- 設計荷重　群集荷重
- 適用示方書　道路橋示方書・同解説 H2、6

側面図



平面図



港北ニュータウンの橋梁耐震補強

平成７年１月17日に発生した兵庫県南部地震では、多数の橋梁で大きな被害が発生した。このため、平成７年２月27日「兵庫県南部地震により被災した道路橋の復旧に係る仕様」（以下「復旧仕様」という）が建設省より通達として出され、当面の措置として新設橋梁の設計および既設橋の補強についても道路種別などに応じて、この復旧仕様を参考とすることが通知された。

港北ニュータウンの橋梁もすでに110橋に及ぶ歩道橋、道路橋が併用、あるいは架設されており、10数橋が工事中の現状であった。こうした背景のもと、港北開発局においても早急に工事中の橋梁について「復旧仕様」による見直し作業がなされ、配筋方法、支承構造、落橋防止システムなどの設計変更を行い、工事に反映された。

引き続き既設橋についても、復旧仕様に基づく耐震性照査、支承および落橋防止装置の検討などが行われ、平成８年９月より順次橋梁の補強工事が実施されている。

「従来設計法」と「復旧仕様」の設計内容の対比を、図－１に示す。

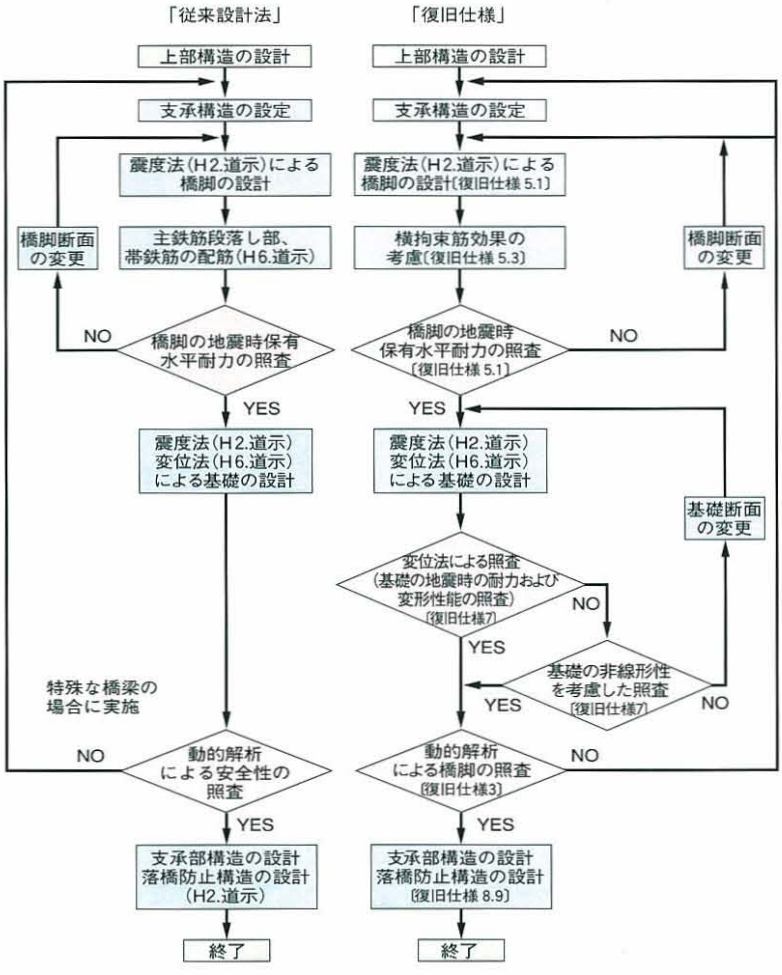
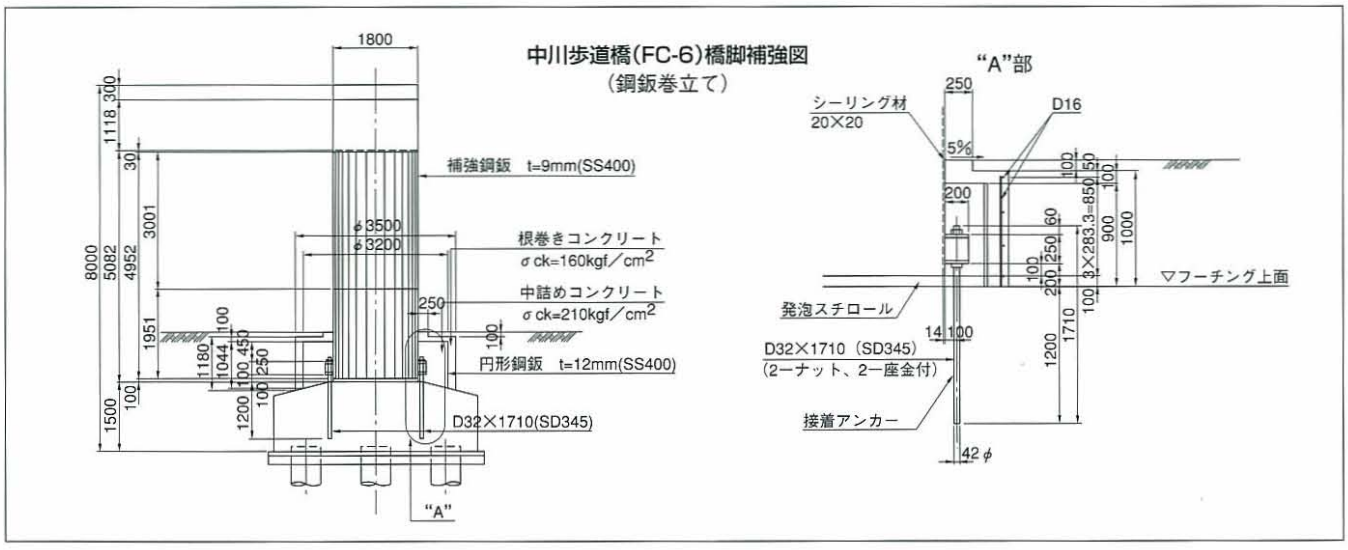


図１　「従来設計法」と「復旧仕様」の対比フロー図



橋脚の耐震性照査と耐震補強

橋脚のある橋梁について「復旧仕様」による橋脚躯体の照査を実施して、照査結果が許容値を満足しない橋脚については、補強を行うこととし、補強後の断面が「復旧仕様」の条件を満足させるようにする。

既設橋脚における耐震性照査の流れを図－２に示す。

橋脚の補強工法としては、一般的に、(1) 鋼鈑巻き立て工法、(2) 鉄筋コンクリート巻立て工法、(3) 炭素繊維巻立て工法などがある。

港北地区における補強工法の決定は、経済性、施工性、さらに周辺環境の制約などの比較検討がなされ、対象橋梁について、鋼鈑巻立て工法および鉄筋コンクリート巻立て工法が採用されている。橋脚補強の実施された橋梁を表－１に示す。

表１　橋脚補強の実施された橋梁

●港北第一地区

補強方法	橋梁No.	橋梁名
鋼鈑巻立て工法	FC-1 FC-6	鳥山歩道橋 中川歩道橋
鉄筋コンクリート巻立て工法	FB-7	青が渓橋

●港北第二地区

補強方法	橋梁No.	橋梁名
鉄筋コンクリート巻立て工法	C-16 C-20 C-21 C-36 C-43 C-45 C-46	ふれあい歩道橋 清心歩道橋 新星橋 平台歩道橋 向原橋 陽光歩道橋 観音歩道橋

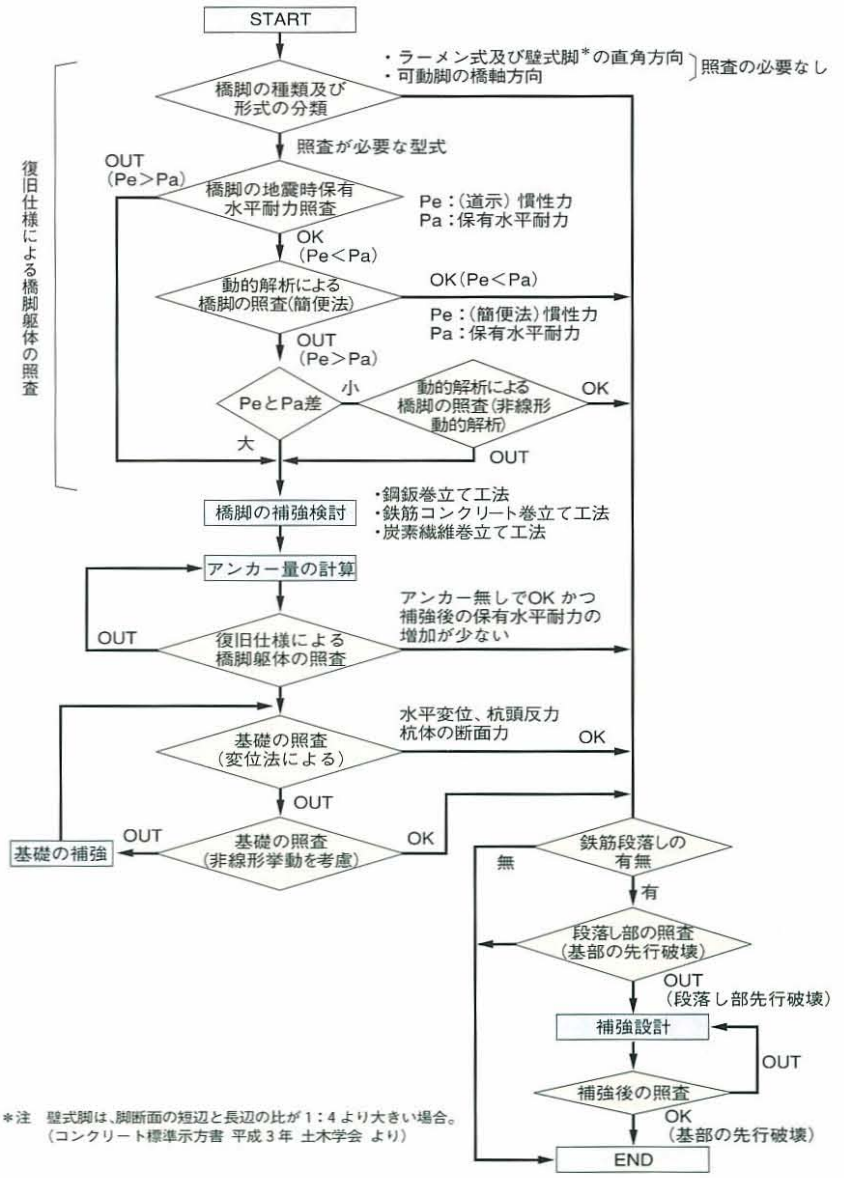
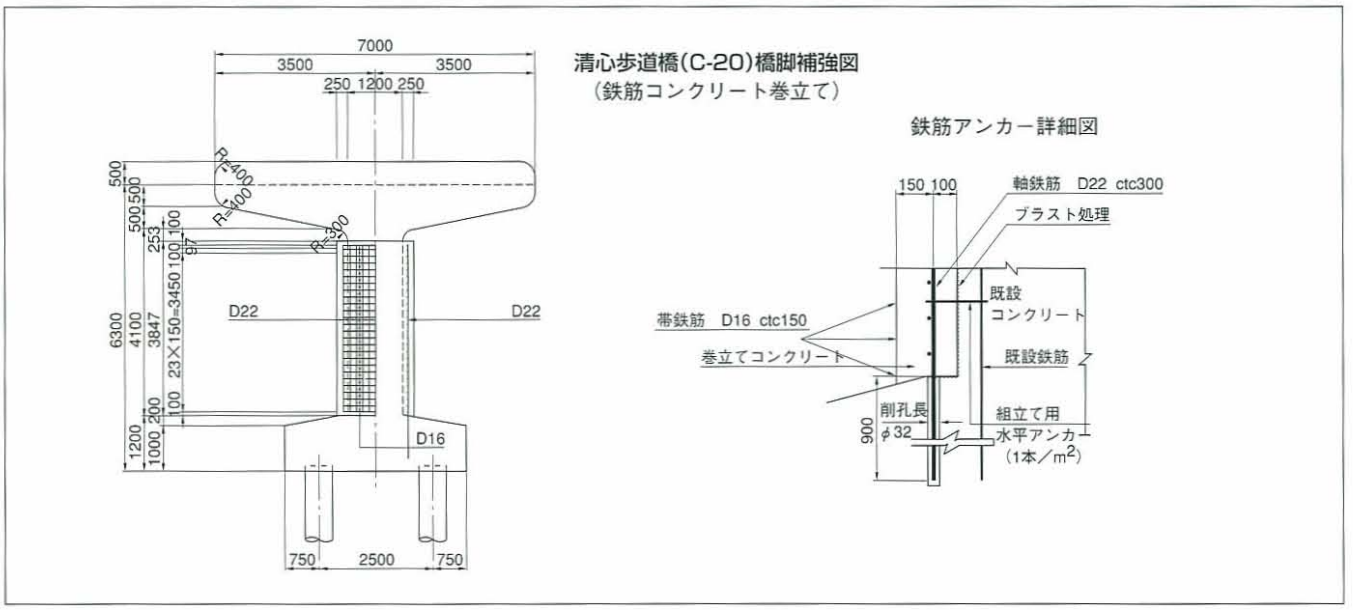


図２　既設橋脚の耐震性照査フロー

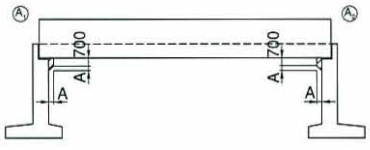


FC-6　中川歩道橋

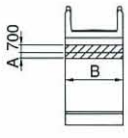
C-20　清心歩道橋

下路橋縁端拡幅図

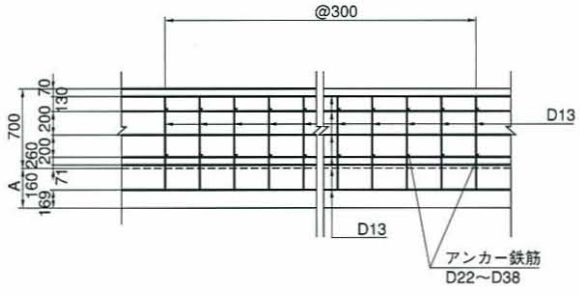
側面図



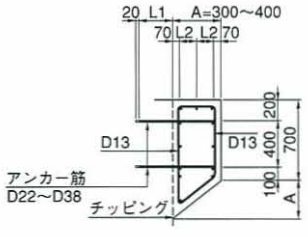
断面図



鉄筋配筋図

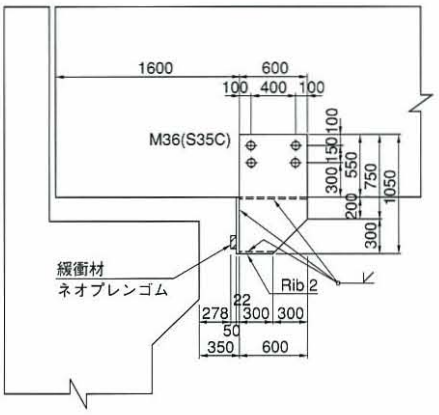


鉄筋配筋図

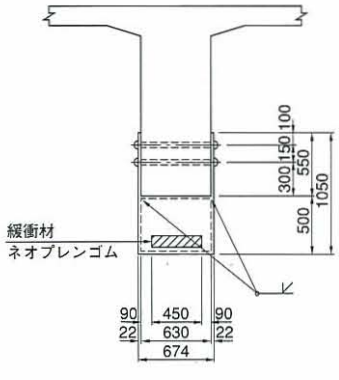


あけぼの橋(FB-2)落橋防止装置
(鋼製ブラケットタイプ)

側面図



平面図



FC-9　あすなろ歩道橋

FB-2　あけぼの橋

落橋防止装置の検討

「復旧仕様」に準拠すれば、従来の落橋防止装置のほかに、もう１種類を設置しなければならない。

港北地区の対象橋梁のうち、床版橋形式のPC橋などは、設置には構造的に無理である。そこで桁のかかり長(SE)に1.5倍程度の余裕をみて、落橋防止装置の１種とすることにしている。支承構造および落橋防止装置の検討は図－３のような流れで行われる。

縁端拡幅工法は、鉄筋コンクリート打設工法が採用されている。

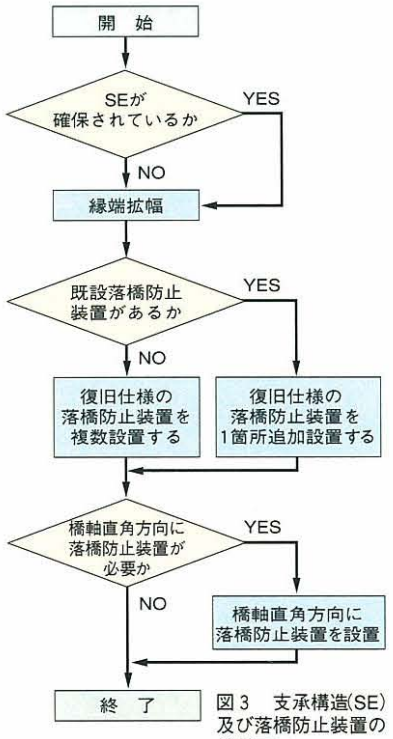


図３　支承構造(SE)及び落橋防止装置の検討フロー

橋台縁端が拡幅された橋梁

●港北第一地区

橋梁No.	橋　梁　名
FA-1	稲穂橋
FA-2	稲荷坂橋
FB-2	あけぼの橋
FB-7	青が渓橋
FB-11	根上がり坂橋
FB-12	谷戸田橋
FC-1	烏山歩道橋
FC-3	夕映歩道橋
FC-4	望みが丘歩道橋
FC-5	ろまん通り歩道橋
FC-6	中川歩道橋
FC-7	陽迎え歩道橋
FC-8	金子入歩道橋
FC-9	あすなろ歩道橋
FC-14	十代歩道橋
FC-15	下小山歩道橋
FC-22	麦笛歩道橋
FC-23	絹風歩道橋
FC-24	明日美歩道橋
FC-25	請地歩道橋
FC-27	南山田歩道橋
FC-28	山田大塚歩道橋
FC-33	北山田歩道橋
FC-34	青雲歩道橋
FC-35	寺窪歩道橋
FC-36	牛が窪歩道橋
FC-37	諏訪歩道橋
FD-1	城山歩道橋
G	ほのか歩道橋

●港北第二地区

橋梁No.	橋　梁　名
A-3	行逢橋
A-4	萌黄橋
C-13	京塚歩道橋
C-16	ふれあい歩道橋
C-19	中の瀬歩道橋
C-20	清心歩道橋
C-21	新星歩道橋
C-36	平台歩道橋
C-41	東前歩道橋
C-42	大原歩道橋
C-43	向原橋
C-44	丸沢歩道橋
C-45	陽光歩道橋
C-46	観音歩道橋
C-48	北原歩道橋
C-50	稲波歩道橋
C-51	七塚歩道橋
C-52	新吉田歩道橋
C-53	西山歩道橋
C-54	学園歩道橋
D-5	蛍見橋
D-7	春雨橋
H	茅ヶ崎東歩道橋
I	中丸歩道橋
J	開成歩道橋
L	まちづくり歩道橋

落橋防止装置の実施(追加)された橋梁

●港北第一地区

橋梁No.	橋　梁　名
FB-2	あけぼの橋

●港北第二地区

橋梁No.	橋　梁　名
A-5	郷の関橋
A-6	将門橋
C-49	匠橋
V	茅ヶ崎城址歩道橋

橋について

序　歩道橋の歴史

日本での歩道橋の歴史は、ローマオリンピックにローマ市の交通混雑対策として歩行者横断用の歩道橋を採用したことが伝えられた昭和35年頃から始まる。

特に、昭和39年の東京オリンピック開催前後より全国的に設置され始め、自動車交通の伸びと歩行者事故の急増に対処するため、昭和41年に成立した「交通安全施設等整備事業に関する緊急措置法」に基づいて、第１次３カ年計画が立てられて以来、本格的に建設されてきた。この３カ年に建設された数は3,500カ所にものぼった。ついで、第２次３カ年計画が昭和44年からスタートしたが、予想以上に交通事故が激増したことに対処するため、昭和45年に成立した「交通安全対策基本法」に基づき、昭和46年度から、道路安全対策事業５カ年計画が策定された。

横断歩道橋は、歩行者事故の防止を目的とし、道路を横断するための手段として有効な方法とされてきたが、一方で、歩道橋は、人間無視・車優先思想の産物だとして、設置反対運動等が起こっている。

この中には、デザイン不在の見苦しい歩道橋が、手当たり次第に都市にはびこっていく現状に対する不満、批判が含まれていたが、より根本的には本来人のためにある「道」が、車に占領され、人が階段を上って下るといった苦労を強いられる歩道橋自体の構造的形態に起因していたと思われる。

しかし、これらの横断歩道橋はあくまでも既成市街地内での応急処置的なものにすぎなかった。近年、これらの横断歩道橋への批判、反省を踏まえた新しい歩道橋が各地で建設されるようになった。特にニュータウン開発においては、計画段階から歩車分離の原則が貫かれ、多くの立体交差が生まれている。港北ニュータウンもそのひとつであり、人間優先の思想がより一層徹底され、総計120カ所を超える立体交差が計画されたが、特筆すべきはこの立体交差、橋梁が景観の構成要素として積極的に位置づけられ、港北ニュータウンのまちづくりに大きく貢献しようとしている点である。

1　橋の分類

1－1　通路の位置による分類

橋の分類として最もわかりやすいのは、路面の位置による分類である。橋桁に対する通路の位置関係から、次の４つに分けられる（図１－１）。

① 上路橋：通路が橋桁の上方にあるもの。一般的にいって特別の事情がない限りは上路橋とするのがよい。

② 下路橋：通路が橋桁の下方にあるもの。

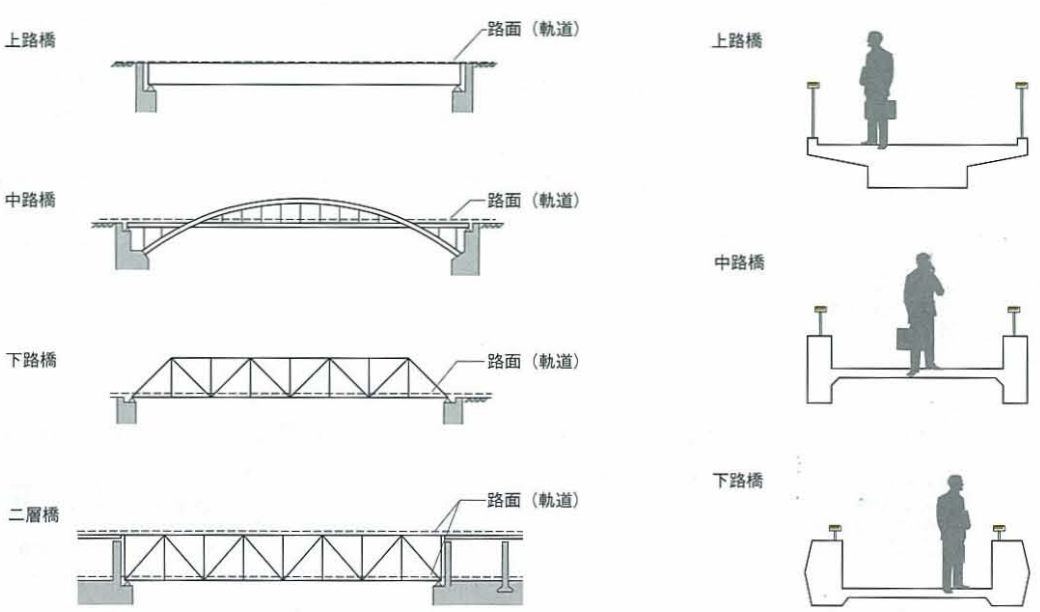


図１－１

③　中路橋：通路が橋桁の高さの中間付近にあるもの。
④　二層橋：通路が２段に分かれ、たとえば上方が道路、下方が鉄道用となっているもの。

一般に上路橋は、橋上での視界を遮られることがなく開放感がある一方、橋の特徴を出しにくく象徴性をもたせることが難しい。また下路橋は、上部構造物が多いために、橋下を通過する際に威圧感を与える傾向が強い。逆にこの上部構造物によって特徴を出しやすく、シンボルやランドマークとしての橋となる。

橋軸に対する通路の位置関係から、次の３つに分けられる（図１－２）。

①　直橋：橋軸が両岸に垂直であるもの。
②　斜橋：橋軸が両岸に対し、斜めになっているもの。
③　曲線橋：橋軸が曲線であるもの。

１－２　構造形式による分類

橋の構造形式から、次のように分類される（図１－３）。

①　単純橋：主桁または主構を両端に置いて、単純に支持する橋で、主桁または主構に作用する曲げモーメント、剪断力などはすべて応用力学上の単純バリとして計算されるものである。
②　連続橋：２径間以上にわたって連続した主桁または主構を使用するものであって、連続バリまたは連続トラスの理論によって計算される橋（連続桁橋または連続トラス橋）である。
③　ゲルバー橋：連続橋中に適当なヒンジを挿入して、静定構造にしたものである。
④　桁橋：いわゆる丸木橋のように木桁、鋼桁、鉄筋コンクリート桁などを水平方向に架け渡した橋。
⑤　トラス橋：桁橋の代わりに橋の主体にトラスを使用するもの。
⑥　ラーメン橋：ラーメン構造を主体とするもの。
⑦　アーチ橋：主構造をアーチ構造とするもの。
⑧　吊り橋：タワーを結ぶケーブルによって桁を吊り下げる構造の橋である。通常は補剛桁または補剛トラスで変形と振動とを小さくする補剛吊り橋とする。
⑨　斜張橋：斜張橋の力学的原理は、ひとことでいえば高い塔から直接桁をケーブルで吊り上げ、補剛することである。

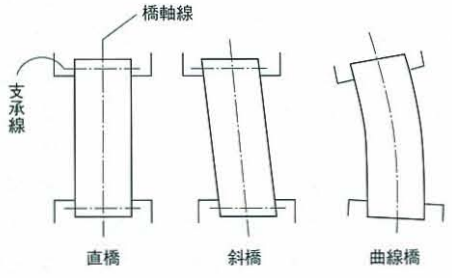


図１－２

２　橋の構成要素

２－１　橋の本体

橋梁を構成する部分は、一般には上部構造と下部構造に大別される。上部構造は歩行者や自動車などを直接支持する部分をいい、下部構造は上部構造を支える部分をいう（図２－１）。しかしながら、すべての橋梁が上部構造と下部構造に明確に分けられるものではなく、たとえばラーメ

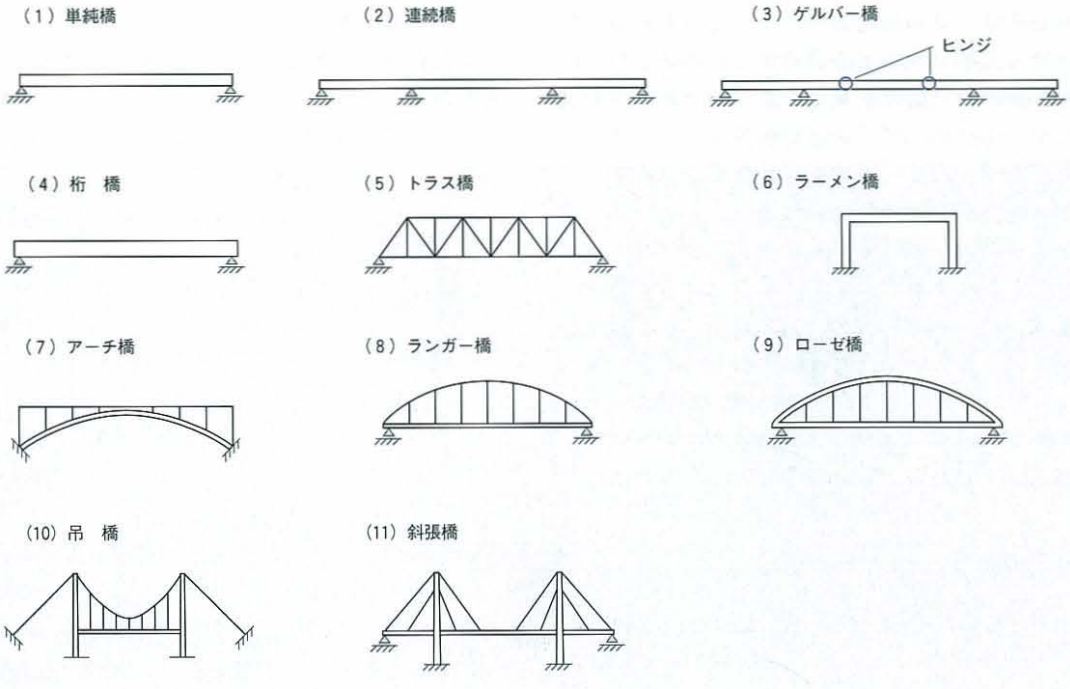


図１－３

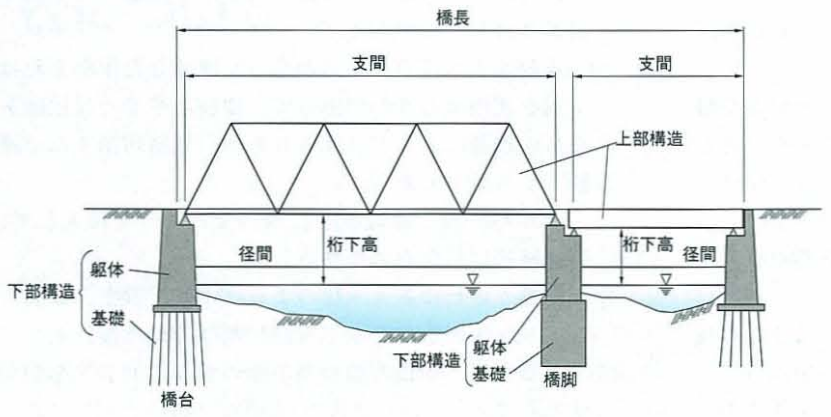


図２－１

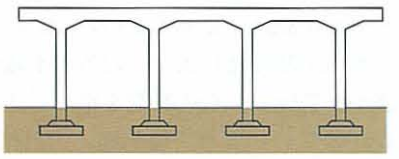


図２－２　連続ラーメン橋

ン橋のように上部構造と下部構造が一体となっているものもある（図２－２）。

上部構造を構成する主要部分には、床版、床組、主桁、横構、対傾構、支承があり、このほか伸縮装置、高欄、防護柵、排水装置、照明設備、点検設備などの付属設備も含まれる。床版は、自動車や列車など交通荷重を直接支持する部分である。道路橋では一般に、床版の上に舗装が施工される。床組は、床版を支持しこれに作用する荷重を主桁に伝える役目をするもので、横桁、縦桁が挙げられる。主桁は、橋梁の主体ともいうべきもので、上部構造に作用する荷重を支え、これを下部構造に伝えるものである（図２－３）。

横桁・対傾構は、風や地震のような横方向の荷重を受けた場合に、曲がりや振れを防止するため、あるいは自動車荷重を受けた場合に主桁相互に荷重を分配するために主桁を連結するものである。支承は、下部構造と上部構造の接点に設けられるもので、上部構造からの荷重をスムースに下部構造に伝えるものである。

なお、上部構造は上記の構成部分がすべてあるというものではない。たとえば一般の上路橋では、床版は直接主桁で支持し床組を設けない場合が多く、またコンクリート橋には横構はない。また、合成桁のように、床版が主桁の一部としての役目をするものもある。

下部構造は、橋台と橋脚、およびそれらの基礎を総称したものである。橋台は橋の両端に設けられて上部構造を支持するもの、橋脚は中間に設けられて上部構造を支持するものである。

さらに橋台や橋脚、すなわち躯体の下にあって地面に直接接して荷重を支える部分を基礎と呼ぶ。しかしながら、上部構造と下部構造の区分と同様に、地盤に直接接する構造物、すなわち基礎が上部構造を支持する橋台や橋脚と一体になっている場合もあり、必ずしも明確に区分できるものではない。

橋梁の主要寸法を表す用語に橋長、支間、径間、桁下高などがある。橋長は橋梁の両端にある橋台のパラペット前面間の距離で表す。支間は支承中心間距離、径間は橋台あるいは橋脚の前面間の水平距離である。桁下高は橋梁の上部構造の下側に確保される空間の高さをいう。

２－２　橋の周辺

橋梁自体とは別に橋梁に関係する装置についてここで考えてみる。

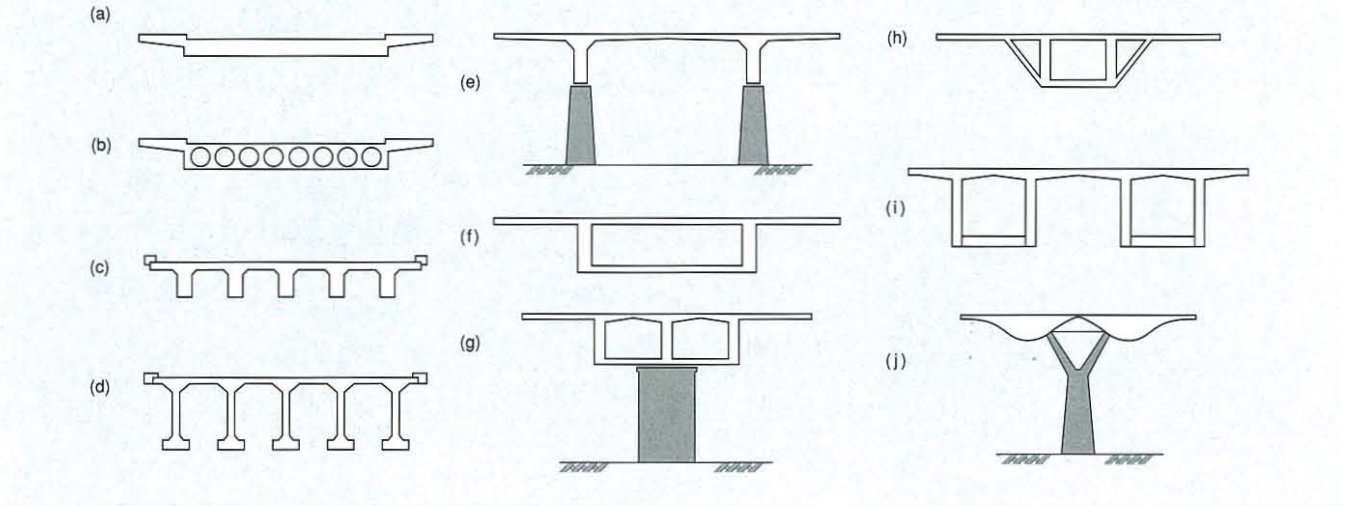


図２－３

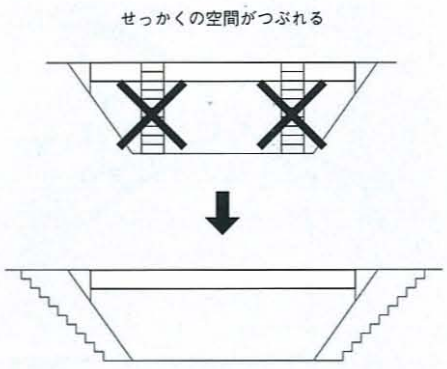


図２－４

これは下の施設への取付階段やスロープ、さらにはバスベイに付属する小さなスペース等である。これらはトータルとしての周辺空間デザインで、まさにランドスケーピングの問題である。

階段やスロープが橋梁の桁の途中に接続する場合、これまでの事例を見ると、コンクリート橋であるのに階段部が鋼構造であったり、橋の高欄が垂直材を用いているのに階段の手すりは横材であったりして、チグハグなデザインが目立つ。これは橋梁本体と階段部の設計が別であったり、経済性を優先させすぎたりすることから生じていると思われる。このような場合、必ずトータルデザインとしての設計を行う必要がある。すなわち、これらの素材は当然統一すべきであり、マッシブなものはマッシブに、スレンダーなものはすべてをスレンダーに計画すべきである。

法面（のりめん）や造成地盤の中に階段やスロープをつくる場合、階段等と橋梁本体を構造的に分離させることが多い。特に階段部において、人の目に止まるものは空間の中にある手すりであり、これは橋梁部や取付スロープ等の高欄と全く異質なものとすべきではない。

掘削構造でスパンを長くして桁下空間を広くとる場合、階段を桁から出すとせっかくの空間がつぶれ、あまり意味がなくなる（図２－４）。この場合は、多少の遠回りになるとしても法面に設けるか、造成地盤内に階段をつくり、桁下空間の確保に努めるべきであろう。

階段設置に伴うRC擁壁や石積みは周辺の処理となるべく統一した方がよく、平面線形は周辺にスペースがあれば、あまりに機能的なものは避けた方がよい。

3　橋がつくる空間と美

3－1　橋と景観

歩道橋の景観というのは、歩道橋を含む景観のよさであり、景観全体に対する総合的な評価のことでなければならない。この評価は、そのよさ、好ましさという価値に対する人々の心理的、主観的な判断であって、このような総合的評価は、個別的に把握される景観ファクターの個々の価値（すなわち評価要因）に対する評価の総合ではあるが、この評価要因間には互いに影響力があることを認識しなければならない。

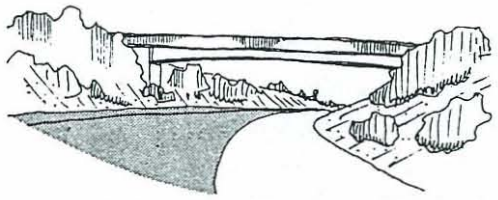
評価要因間は、分析的要因として「橋の背景となる周囲の環境や自然のよさ」と「橋自体の美しさ」があり、状況的要因として「橋と周囲の環境の調和」がある（図３－１）。

背景のよさは一般にパースペクティブに現れる自然物の割合に関係があり、たとえば空や樹木などの緑が多いほど総合的な評価に対してよい影響力を与えると考えることができる。これは、景観を構成する建造物としての橋が超高層建築や鉄塔のように垂直に高く立って自然と対立して存在するものではなく、水平に低く構えて、自然の景観の中に溶け込んでいくという性質をもっているためであろう。すなわち、橋はその背景として、道路や建物のような人工建築物よりも、空や水のような自然と調和し、その調和が橋自体のよさを超えて橋のある景観全体の雰囲気や印象を作り出すものではないかということである。ある意味で、背景のよさや背景と調和していることが、橋自体の美しさに強い影響力をもつとさえいえるかもしれない。しかし、逆に橋自体の美しさによってその背景の景観をより一層美しく演出することは容易なことではない。

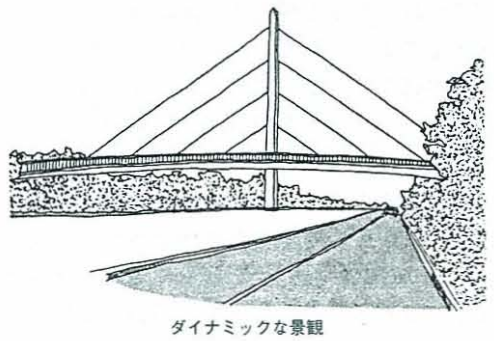
橋自体のよさや、その形、色、材質が評価の対象となる。なかでも、形態のよさが重要な影響力をもち、特に現代の時代感覚にマッチした「プロポーションのよさ」や「軽快な感じ」の方が、「重厚な感じ」や「緊張感」よりも高い評価を与えられる傾向にある。橋が風景の一部として周辺の自然に溶け込み、調和を作り出すことに意義を認めるとすれば、橋の材質に自然の木材や石材を使うことが望ましいといえよう。もちろん自然の材料のみが美的表現の方法であるとはいえないし、鉄やコンクリートが醜悪であると決めつけるわけにもいかないが、自然材料の景観との調和効果については、十分評価しなければならない。

結論的にいえば、橋を含む景観全体の総合的な評価についていえば、橋自体の美しさよりも背景となる周辺の環境や自然のよさとの相関が高く、しかも周囲の環境が人工的なものよりも自然的なものほど評価が高くなる。自然環境こそが人工の建築物を演出し、それが自然と人工の調和であるとすれば、これは特に橋の場合に強調されることである。これらのことからすれば、新しい住宅市街地内（ニュータウン）の歩道橋が、主に自動車の通行する道路路面を近景として、遠景の集合住宅のような人工の建造物にうまく調和し、全体の景観をよくすることは容易なことではない。たとえば、橋の橋台部を石材やレンガによって意欲的なデザインがなされたとしても、道路の法面がコンクリートであれば、周辺との調和は生まれにくく、橋台がコンク

図３－１

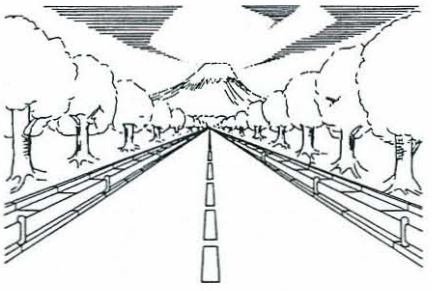


見え隠れする橋台

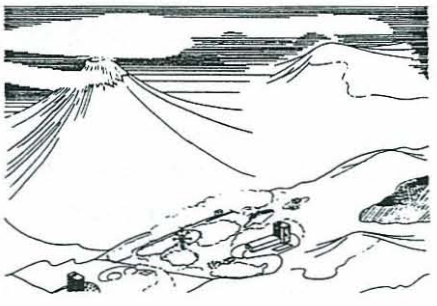


ダイナミックな景観

図3－2



ヴィスタ



パノラマ

図3－3

リートでも、それが樹木などの緑の間に見え隠れすれば、景観全体としてはよくなる可能性がある。歩道橋をどこに設置するかということも重要である。結局、住宅市街地内の歩道橋についていえば、それがないよりもある方が美しい景観を作り出すという状況は残念ながら想像しにくいが、大規模な橋などは別の見方をすればあるダイナミックな景観を生むというようなこともある（図3－2）。

3－2　視点と速度

〔1〕　景観現象

景観とは、人々の通常の視点から見た自然の地形、地物、流水、植生、建造物などが形成する眺めの総体であり、景観が成立するためには、人間の視点と視軸の存在が大前提である。景観現象には次の3つがある。

(a)　透視形態

これは最も基本的な景観現象である。視点と視軸が与えられることによって三次元的な配置をもつ景観対象は、二次元的な透視形態に変換されて人間に知覚される。これは景観の構図的なバランス、対象の見えの大きさ、視野における対象の位置などの知覚的現象を問題にする。

透視は、空間透視形態と構図に分けて考えることができる。前者は道路曲線、地形などの空間局面、建物など点在する事物の透視が問題となり、後者では視点の微妙な移動に伴う構図の変化、構図の設定が問題となる。構図にはヴィスタとパノラマがある（図3－3）。

ヴィスタは軸方向への視点移動に対して、構図が基本的に不変に保たれるもので、道路景観がその典型である。並木のある道路を進行方向に見ると並木の繰り返しによるリズミカルな構図が得られる。このようなヴィスタ景観という面からみると、道路は直線的で、同じ樹種や大きさの並木がよいことになる。

パノラマは自然景観などを広大な俯瞰景として見る構図で、概して遠景であるため視点の微妙な移動に対しては安定している。パノラマ景観では、水平方向に広がりのある空間に垂直に立ち上がる事物を視野に取り込む安定感のある構図が得られることがある。

(b)　シークエンス

視点が空間の中を移動するとき、その視点に次々と展開していく景観のこと、つまり継起的体験である。視点の移動は歩行に始まって自動車、飛行機など、人が新しい移動の手段を開発するたびに新しく展開するシークエンスを発見してきた。景観の変化が作り出すドラマはシークエンス景観にとってばかりではなく、タウンスケープにとっても重要なものである。

(c)　景観のイメージ

問題となる地域の景観に対し、視点が不確定的に移動して、多くの透視形態を得、その蓄積によってその地域全体のイメージを得る。つまり、特定の静止した視点と視軸を前提とする静的な透視形態ではなく、より抽象化された視覚経験のことである。

〔2〕　視点の位置

主たる視点の位置は立体交差の上の道路か、下の道路かであり、視点の状態、すなわち景観を見る速度は車の中からか、あるいは歩行中かに分けて考えることができる。車の中の視点での景観現象はシークエンスである。

(a)　車から

車に乗っている場合、視界はウインドウによってある程度制限され、また視点がかなりの速度で移動することから、

パースペクティブが刻々と変化するダイナミズムがある。ここでは景観の連続的な変化によるリズム感、あるいは突然の変化によるある感動が必要である。この自動車から見る景観の変化、すなわち移動するパースペクティブによる快感や感動に、立体交差が何らかの関与をし得るとすれば、次のようなときであろう。

たとえば、道路の両側の法面や建物がほぼ同じような背景の中で、視点の主体が比較的目立たない単調な、同じ橋長や構造形式、あるいは同じ色調をもったオーバーブリッジの下を通り過ぎているとき、突然目の前の風景が展開し、そこに斜張橋や吊り橋などのような天空高くそびえる垂直部材をもったモニュメンタルな巨大構造物が現出した場合、それは非常に効果的な演出であるといえるかもしれない。

しかし、1つ1つの立体交差の作り出す風景は一瞬のうちに過ぎてしまうので、相当大規模で特殊な橋空間でない限り、個々の橋空間は自動車から識別できないだろう。また、車に乗って上の道路を通行する場合は、特別な高欄や親柱等の人目を引く構造物のない限り、立体交差はほとんど意識されないまま通り過ぎてしまうであろう。

(b) 橋の下の歩行者

道路の歩道部、または歩行者専用道路から、その上に架かる橋を見上げる場合であり、多くの住宅団地、ニュータウンの中で数多く見られる典型的な立体交差、あるいは歩道橋のある風景である。ただし、この中でも歩行者専用道路（緑道）から見る橋は、道路の歩道から見る橋より、それを見る機会は多く、人々が受ける印象も強い。これは港北ニュータウンでは、歩行者は歩行者専用道路や緑道のネットを使って生活を行うように計画されているからである（図3－4）。

道路の歩道部からは、バスストップ上に架かる橋をバスを待つ人々が見るということが多いと思われ、これは相当至近の距離ということになる。この場合は、橋とその周辺というような全体景観ではなく、桁や橋台のような部分のデザインやテクスチュアが目に入ってくる。

橋を見る機会が多いとか、またそれを見る人が多いとかいうのは、すなわち歩行者トリップ量が大きいということであり、当然駅に近い位置の歩行者専用道路に架かるものは多くの人が何回も見ることになる。ただし、これらの人々は通勤、通学、買い物などの目的をもった行動をしており、その行動の中で橋を強烈に意識することは少ないと思われる。

緑道を歩く人々については詳しく後述するが、非目的的交通が主であり、そのスピードも緩く、人々の視覚の中に占める橋のウエートは相当大きなものとなるだろう。

以上のように、下から見る橋はその見る人の位置によって、すなわち架かっている場所によって次のようにまとめることができる。

① 道路の歩道からの視線：見る機会も見る人も少なく、歩行者サイドからは橋はあまり意識した計画とする必要はない。

② バスストップからの視線：橋を至近の距離から定点に停止して見ることが多く、決まった方向からのディテール、テクスチュアが目に入る。しかし周辺を含めた全景は見えにくい。

③ 歩行者専用道路からの視線：人はある速度をもって目的的行動を行っており、橋を強く意識しないが、サイン作用のあるランドマーク的なものについては、人々は視覚、知覚として感覚的に記憶する。

④ 緑道からの視線：定流、定速をもたない非目的的行動の中で人々は橋を「見る」。人々は橋を全体的に、また部分的に見るし、直接ふれることさえある。橋を含めた全体の景観のあり方が問題となる。

(c) 橋の上の歩行者

歩行者専用道路、あるいは緑道を歩きながら一般道路の上を越えたり、道路の歩道を歩きながら歩行者専用道路や緑道を越える場合である。この状態で歩行者本人は、橋全体を見ることはできないが、橋を足の裏に体感する。取付部が階段であるような横断歩道橋では、人は上下の移動を行うことによって、それを渡っていることを知るが、掘割り構造のような橋では、高欄のような橋の付属物や、左右あるいは下方に開かれた空間によって橋上にいることを知覚する。しかし、歩行者専用道路や緑道の一般的通路部の両側は植栽や建物によって囲まれた温かく親しめる空間であるのに対し、橋梁部では高欄等があるだけで冷たく開放

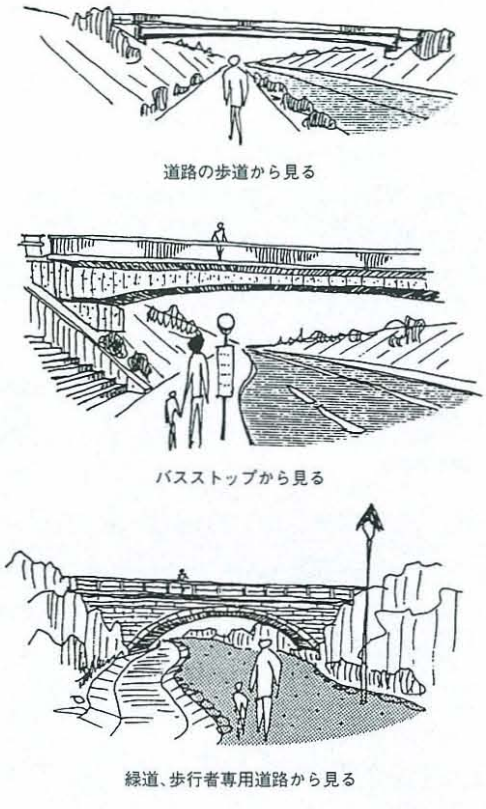


図3－4

された空間である。

3－3　デザインとテクスチュア

橋梁や高架構造物のデザインは最後には設計者個人の総合的判断にゆだねられる。たとえば柱や梁の形態として、どのような形がよいかということは、本来各人の評価、美意識の問題であって非常に難しい問題である。その中には、従来から美学などで論じられ、ある程度評価の定まっているといえるものもあるが、基本的には、個人により評価が異なることも事実であり、デザインにおいて絶対的な結論はあり得ず、最終的にはデザイナーの価値観、全人格的判断、センスにゆだねられるべきものである。

しかし、今までに世間一般でデザイン的に注目されたり、評価の高い橋や構造物を見ると、そこには共通したデザイン感覚が存在しているように思える。つまり、形態に関する基本的な問題に関しては、ある程度普遍性、形態表現の法則性が存在すると考えてよいであろう。これは「デザインの感覚」と呼ばれるもので、内容的には次の３つに分類される。

①　構造の感覚：形態の骨組みをなす構造系の形のとり方
②　面の感覚：種々の面の取り扱い方
③　素材の感覚：素材の取り扱い方

〔1〕　構造の感覚

構造の感覚というのは、荷重に対して構造系がとる形態から、その構造系に作用している力のかかり方（力の流れ）が視覚的に読みとれるかどうかであり、このような構造系内部の力の作用を外に対して視覚的に明快な形で表現するデザイン的なセンスのことである。このような構造の感覚は、構造物の美しさの一要素である「力学的明快さ」を作り出し、構造物のもっている力学的機能を、明快で純粋洗練された形にまとめあげるために不可欠で重要な概念である。

〔2〕　面の感覚

構造物の形態を構成しているのは線と面であり、線は主として構造そのもの、すなわち骨組み、軸組みといった基本構造を形に表すのに重要な要素であり、そのデザイン上の取り扱いは構造の感覚で述べたようなことが要点となる。これに対し、面は主として構造物周辺の空間の雰囲気を規定する点において重要な要素である。面のもつ視覚的特性をよく認識し、デザイン的にどう取り扱うかを考えることを「面の感覚」という。

ここで、橋梁や高架構造物を対象に面の視覚的な特性を考えてみると、まず面の基本的性質として次の３つがあると考えられる。

①　面の方向性と領域規定性
②　面の組み合わせによる効果
③　面の表情

(a)　面の方向性と領域規定性

面の方向性というのは、図３－５のように面の向いている方向（法線方向）の空間に、面の視覚的影響を強く及ぼす性質である。したがって、柱などの場合には、４つの面からなる四角柱と曲線からなる円柱とでは、前者は面の向いている２方向に方向性をもつが、後者は特定の方向性をもたない。

面の領域規定性というのは、図３－６のように、面画面を外れた空間に対しても面の延長方向を境にして空間を二分するような影響を及ぼすという性質である。

(1)鉛直な平面

橋梁や高架構造物で現れる平らな鉛直面としては、主桁側面、壁、高欄側面、橋脚などの面があり、これらの面は橋面や地面の水平面と組み合わされて、橋面上や橋

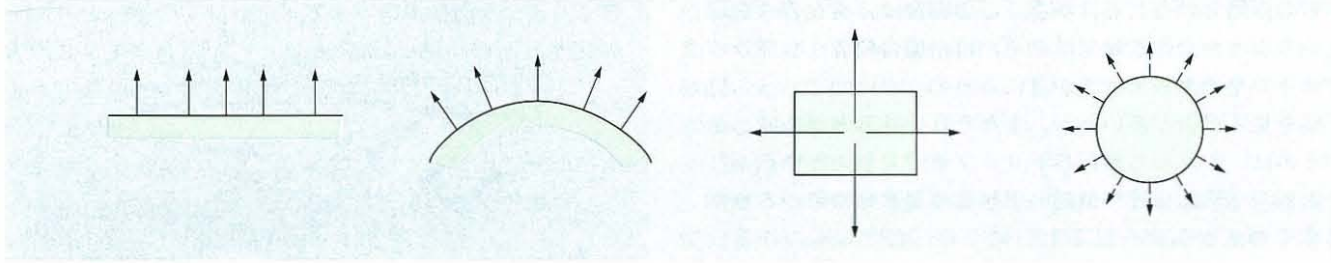


図３－５　面の方向性

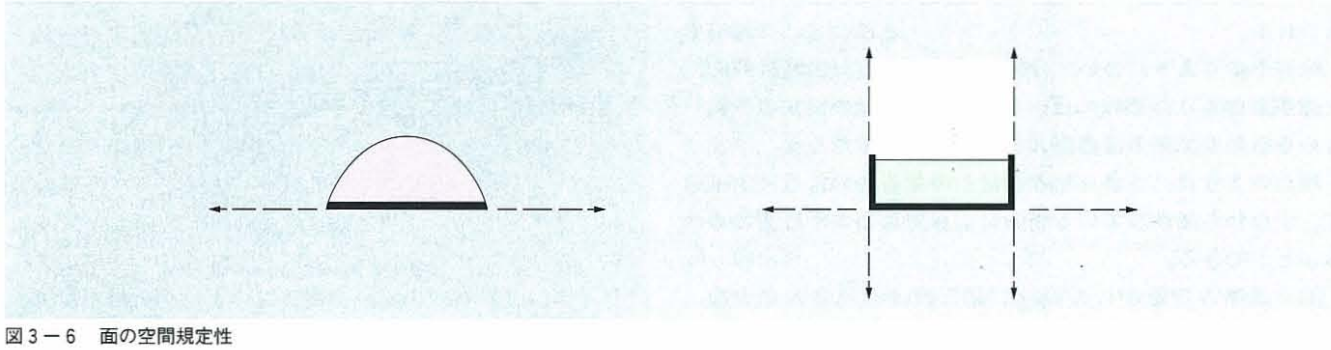


図３－６　面の空間規定性

面下の領域を規定する。その場合、鉛直な平面は特にこの働きが強く、鉛直面の延長方向を境として、空間の雰囲気を鋭く二分する働きがある。たとえば橋面下の空間では、主桁の鉛直な側面の真下を境にして、外部の自由空間と桁下空間とがはっきりと区別して意識される。これは側面を形成する鉛直な平面に方向性があり、その延長方向の空間にまで影響を及ぼすためと、鉛直面（主桁側面）と水平面（主桁下フランジ、あるいは床版面）とが作り出す直角のエッジが、下を通る人に鋭い印象を与えるためではないかと考えられる（図３－７）。

(2)傾斜した平面

鉛直面の効果に対し、これが傾斜している場合には、面の影響の方向が変わることによって、面によって規定される空間の領域が変化してくる。たとえば桁下空間に食い込むように内側に傾斜している場合は、外部空間が桁下にくい込んでくるため、桁下の領域は狭まって、印象が和らげられるし、逆の場合は広がる（図３－８）。

(3)曲面

すでに述べた２つの平らな面は、その方向性と領域規定性が強いのが特長であるが、これに対し、曲面は、このような性質が比較的弱い。したがって、主桁側面や下面に曲線を用いた場合は、桁下の空間を明瞭に規定する効果は少なくなり、外の周辺の空間と桁下空間とは、連続的に変化する空間として認識される。そのため、空間の雰囲気の急激な変化が少なく、都市内の高架道路などに応用された場合は、好ましいものとなる（図３－９）。

面の領域規定性は、支柱あるいは橋脚についても全く同じことがいえる。曲面を橋脚に用いた一般的なものは円柱橋脚であるが、円柱は角柱と違って方向性がないために、どの方向から見た場合でも違和感がなく、視覚的に単純ですっきりしたものになり、インターチェンジなどで、いろいろの方向からのランプウエーが立体交差するような場合でも、角柱より円柱の方が空間の分断感は少ないはずである（図３－10）。逆に支柱構造が長方形の断面をもつラーメンで構成される場合には、その強い空間的分断性のために、その内部の人にはすでにトンネルの中にいるような印象を与えることになるかもしれない。

(b)　面の組み合わせによる効果

いくつかの面で構成される構造物をある方向から見た場合、各々の面の明るさが異なるために、組み合わされている面、形状によって視覚的印象が異なったものになる。図３－11は、主桁の外部の外側に張り出している床版が、主桁側面に陰影をつくることによって、主桁の桁高が薄く、スレンダーな感じに見えるという効果である。

(c)　面の表情

面の表情というのは、面の視覚的印象であるが、これを決める要素としては、素材としての質感と人工的処理によるテクスチュアとがある。

面に人工的にテクスチュア処理を施すことにより、面の

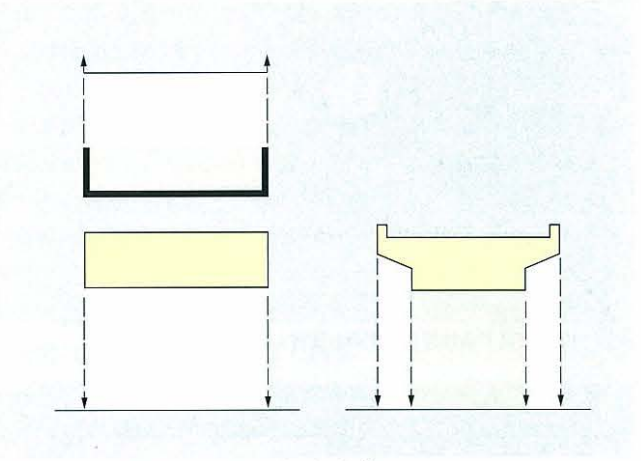


図３－７　鉛直な平面による空間領域の規定

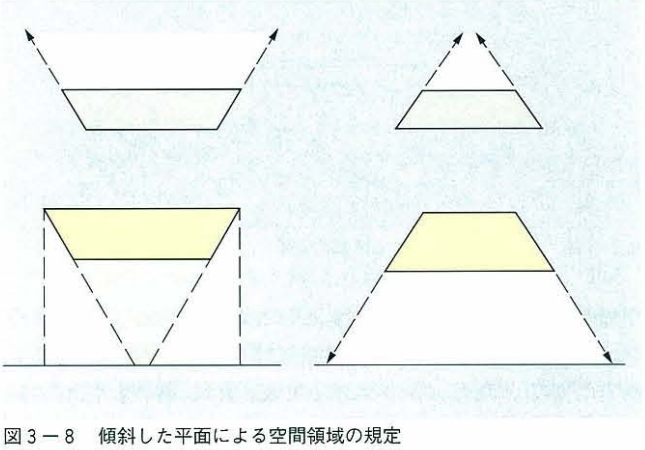


図３－８　傾斜した平面による空間領域の規定

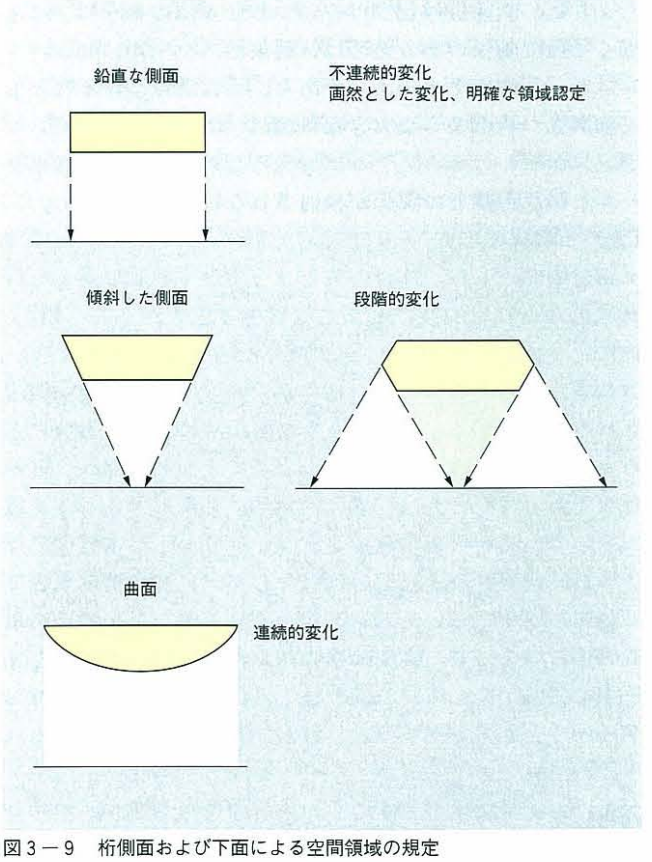


図３－９　桁側面および下面による空間領域の規定

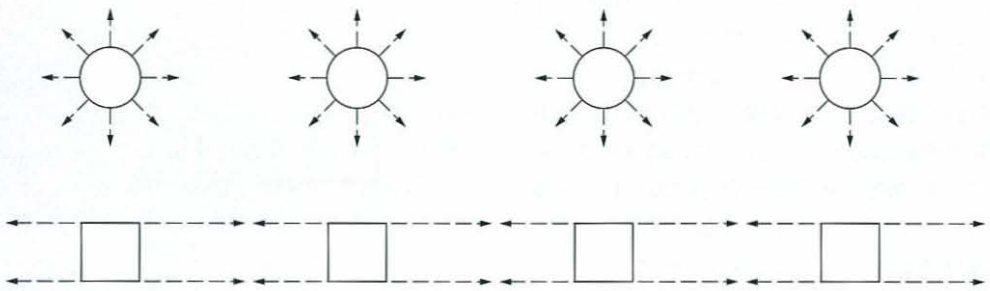


図３－10　連続する柱群と空間の分断性

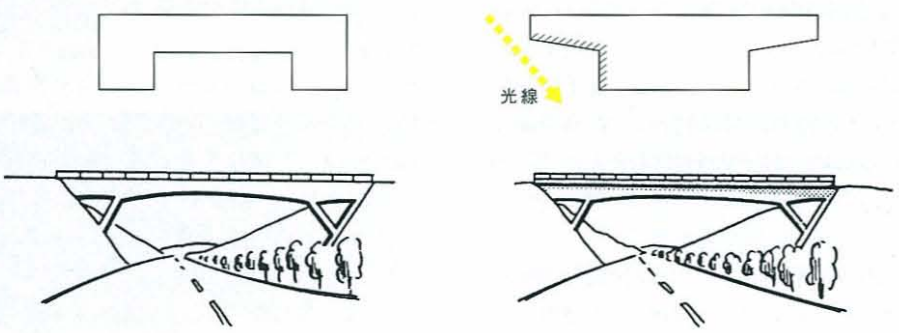


図３－11　張り出し床版による陰影の効果

印象を和らげたり強めたりすることができるが、このような面の表情は、その周辺の雰囲気に与える重要なデザイン要素である。ただ、テクスチュア処理は、各々に固有の識別可能距離をもっており、この点を考慮しなければ無意味であり、効果を発揮しないことに注意しなければならない。たとえば、吹き付け仕上げやはつり仕上げのように、ごく近くで見て効果のある処理は、建築的スケール、ヒューマンスケールのテクスチュアであり、面に溝をつけるなどして陰影をつけるような大きな処理は、土木的スケール、マシンスケールのテクスチュアであるといえるが、このスケールと識別距離との関係が検討されなければならない。

〔３〕　素材の感覚

素材の感覚とは、素材の美しさを生かす感覚である。材料に備わる視覚的特性としては質感と色彩がある。鋭い、軽快、メカニックといった形容が許されるし、コンクリートはざらざら、ごつごつ、穏やか、重厚、地味などで表現される質感である。このような材料のもつ質感を的確にとらえて、構造の表現要素の１つとして生かして使うことが重要である。たとえば、鉄は機能的、都会的で人工的環境に適していると考えられるし、コンクリートは本質的には土や石に代表される自然の延長として、自然環境と無理なく調和しやすいといえる。都市内に高架橋などの構造物を計画する場合でも、高層の建物が立ち並ぶ都心市街地では鉄系の材料がなじみ、公園や住宅地、街路樹などとはコンクリート系の材料が周辺の環境になじみやすいと思われる。

また、材料には必ずそのもの固有の色彩があり、木材や石材のように天然の素材をそのまま使った場合には、その色彩は無理なく周辺の自然環境と調和するが、塗装などによる人工的色彩は調和しにくく、十分な検討が必要である。

材料の感覚として、もう１つ重要なのは、材料のもつ加工上の特性の認識である。たとえばコンクリートは型枠の中に流し込んで固めるから、その造形の自由度が大きいし、鉄は鉄板を切断し、曲げ、溶接して組み立てるから平面的、直線的な面をもつ部材をつくるのに適している。この特性を生かして使うことが重要で、施工の容易さや省力化などの面からのみ断面、形状を決めるような行き方は、デザインの面からは目先の利害にとらわれた安易な設計といわざるを得ない。

３－４　橋の美しさ

〔１〕　技術美としての橋梁

橋梁の多くは河川の両岸を連絡し、都市内の立体交差をつくるなどして、日常の生活空間の中で人々から常に利用され、眺められるものである。これらの橋梁には次の２つのことが要求される。

① 強度と大きさ……橋梁が通過物を安全に渡すには、相応の強度と規模が要求される。したがって工学上の諸条件を満足するように検討されなければならないが、それには工学技術が直接に関与する。

② 造形……橋梁は、自然や他の人工物とともに、風景の全体像の中に組み込まれ、架橋地点の環境や景観に影響を与え、生活の場に変化を与える。このことから好ましい心理的環境を形成する造形が要求されることとなる。

このように橋梁は、「工学的な面」と「心理的な面」を

もつが、工学的検討の結果が形として集約され、それが視覚、知覚を通して心理的影響を及ぼす以上、「造形」の問題を軽視するわけにはいかない。〈美しい橋〉という言葉がしばしば使われるが、このような橋はおそらくこの２つの面を兼ね備えているからであろう。

橋梁は心理的な面として次のような意味をもっている。

・それ自体の外観が整えられ、周囲との調和がとれていれば、さまざまな感情を誘起させ、快感ややすらぎを与える審美的対象となり得る。
・地理的に記憶しやすい場所につくられる場合は、ランドマークとして印象づけられる。周囲の環境や風景に調和した美しい造形の橋梁は、空間にシンボリックに作用し、それが目立ったものであるほど、その場所を印象づけるサインの役を果たす。橋梁が人々に与える影響は、視知覚を通しての形態から受けるシンボル作用とサイン作用による面が多分にある。
・長い寿命をもつので、文化財としての歴史的遺産とみられる。

このように橋梁は、本来の「渡す」という機能面だけでなく、好ましい心理的環境を形成する一面も併せもつ。この点を考えて設計することが必要となる。「橋梁の美しさ」の考え方の基本はここにある。

古くから美を取り扱ってきた美学が対象とするのは、「芸術美」と「自然美」である。しかし、橋梁のような技術の所産はいわば実用品である。この点、芸術家の作品も人工物であるが、使用目的に拘束されているわけではなく、美的価値と効用価値の関係は問題にならない。とすれば、効用価値という非美的な動機からつくられる技術の所産がもつ美は、もはや「芸術美」や「自然美」の概念では解釈されにくい。いま１つの美である「技術美」の存在が認められ、橋梁の美しさもまさにこの「美」であるといえよう。

〔２〕　技術美を構成する基本的要素

それでは橋梁の技術美を構成するものは何であろうか。これもまた種々の考え方ができるが、次の３つにまとめることができよう。

① 形式美
② 機能美
③ 環境との調和

がそれである。形式美および機能美は橋梁本体の造形に関するもの、環境との調和は橋梁とか境地点の環境・風景との結びつきに関するものである。

なお、これらは相互に有機的関連性をもっており、最終的には統一的にとらえられるべきものである。橋梁の外観上の特徴の中から、ここでは次の点に注目する。すなわち、

・橋梁は一般に水平方向の次元が他の次元に比べて著しく延長される。
・構成部材が露出する。

このような特徴は、次の問題を提起する。

橋梁は、スパンが大きくなるにつれて、安全性を確保するために多数の部材で組み立てられる。ところが各部材が特有のサイコ・ベクトルをもつため、部材構成の形式に従って複雑なサイコ・ベクトルが混在する危険性がある（図３－12）。

また橋梁は通路の一部として水平に長くなるので、他の次元とのプロポーションがとりにくく、美的比例法則を侵犯する可能性がある。

橋梁の部材は基本的に露出するので、骨組みが直接人々の目に入る。これは外板や外壁で骨組みを覆う航空機・船舶・自動車・列車や建築物などと著しく異なる点である。

橋梁は、部材による直線・曲線・面が全体として細長く組み立てられるので、上記の点に留意しながら部材構成を考えなければならないわけである。

ここで各部分が調和してバランスのとれた形状につくられた全体がもつ美しさを〈形式美〉と呼ぶことにする。それでは、形式美構成のための要点は何であろうか。次のようなものが挙げられる。

① 部材は単純、簡単な形状に組み立てること：一般に、橋梁の部材構成は簡単で単純にするのが望ましい。そのためには橋梁力学的に合理的で経済的な構造を追求する必要がある。
② 力の伝達が明確であること：橋梁に作用する外力は、部材から部材へと伝えられて地盤に達する。部材は力が流れる道であって、力の流れの状態が不明確な部分は視覚的にも煩わしく、すっきりしない。力の伝達が簡単明瞭に看取されるものには、力の一貫性がある。
③ プロポーション：橋梁は水平方向の次元が著しく強調される。普通、図形または物体は縦横の寸法がほどよく釣り合うところに均整美があるとされ、橋梁のような水平方向の延長はプロポーションの法則に反し、美的比例法則侵犯の危険性をもっている。

これを救うのは垂直的な構造要素であるが、垂直線は地

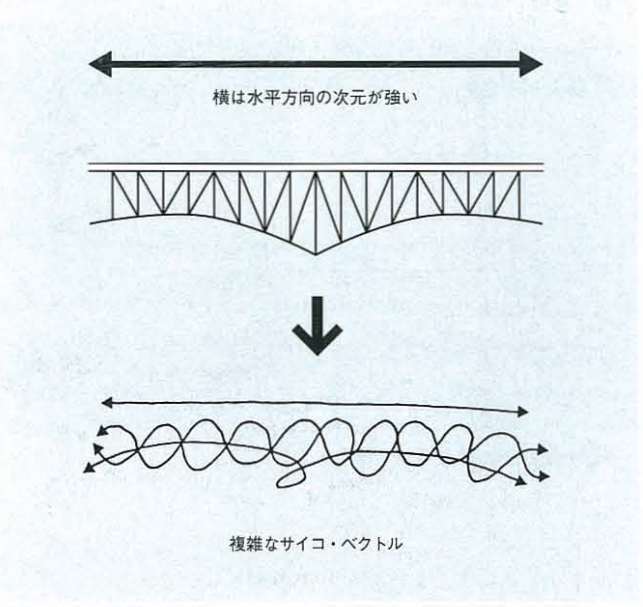


図３－12　複雑なサイコ・ベクトル（参考資料：『橋の造形』山本宏）

球の引力の方向を直感化するものであるから、水平線より強く印象づけられ、橋長よりはるかに短い垂直線で縦横の不釣り合いを緩和する。しかし、過度の垂直線の使用はサイコ・ベクトルを煩わしくするので、かえって逆効果である（図３－13）。また、トラス橋の斜材のような斜線も同様の効果を期待することができる。

このような水平性の制御のほかに、部分相互の寸法比に留意することも重要である。スパン割り、ライズ比、垂直比、あるいはトラス高とスパンの比、橋長と灯柱の高さの割合等々である。

以上は力学上の諸要素との関連をもつが、プロポーションの美をかちとって形式美を高めるための積極的な要因である。

(1)シンメトリー

橋梁は一般にシンメトリーにつくられる。力学的均衡を得るための工学的要求からであるが、基本的な美的表現の原理でもある。シンメトリーの印象は直感的にきわめて鮮明で、プロポーショナリティーに欠けるものであっても、これによって美的要求を補うことができる（図３－14）。

(2)線と面の調和

橋梁は直線・曲線・面で構成されるので、その組み合わせが重要である。太さや広がりをもって相互に調和を保つようにしなければならない。同時に同一の構造要素が繰り返されることも効果をもつ。統一性のない、変化に富むものは見苦しい。

(3)量

形式美には量も関係する。もっともここにいう量とは、橋梁の部材を不必要に大きくして量感を出すというのではない。これでは力学理論に反し、不経済で機能美という点から致命的である。全体の規模の大きさから受ける量感のことで、バランスといい換えることもできよう（図３－15）。

このように橋梁の外観、すなわち形については種々のチェック項目があるが、都市の中にある橋、すなわち道路が道路を越える立体交差の橋に関しては、その橋長と橋の高さがほぼ限定されてしまい、河川に架かる橋のように、地形によってその形を多数考えることはできない。都市の中の立体交差はほぼ10～30mの橋長で、高さが６～７mが標準的なものであり、このようなものについては水平方向部材（桁）があまりに太いと、全体的なプロポーション、質感ともにバランスを崩すことは明白である。逆に同じ橋長でも深い谷などに架かれば、太い桁でも十分にバランスがとれるであろう。

３－５　人と橋のかかわり

橋は人々の日常生活に深く根ざしており、人々の生活行動を規定する要素ともなる。同時に人と橋とのかかわりはさまざまな体験を通じて人々に心理的・精神的影響を与えることもある。しかし、より直接的にいうならば、人と橋のかかわりは視覚、知覚、触角といった感覚的経験から始まるといえるだろう。このうち橋の形やシルエット、あるいは周囲の景観との調和等は主に視覚的体感にかかわるものであるが、橋の一部分や付属物、テクスチュアなどは、視覚的体感と同時に触覚的体感にもかかわるものである。

道路、公園、橋など、都市の公共空間に付属する多くの施設物のデザインは、公共空間そのもののデザイン的緊張感を左右するほど重要なものである。街灯、標識類、ベンチ、橋の高欄や親柱等の施設は、通常機械的デザインの既製品で安易に済まされてしまうことが多い。わが国では、これら既製品に質の高いものが少なく、また種類も限られているため、既製品を配置した結果、本来は非常に変化に富んでいる都市空間が均一で味気のないものとなってしまっている。これらの施設のデザインは、もっと歩行者との

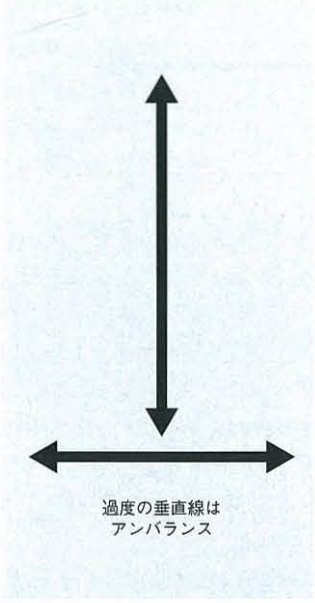


図３－13

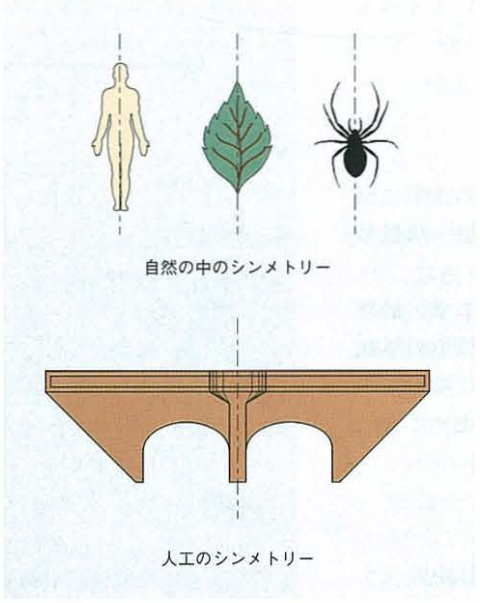


図３－14

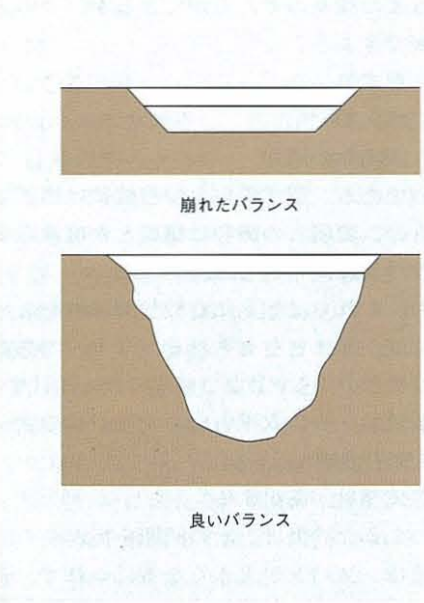


図３－15

スケールバランスをもち、親しみやすく地域性のあるものとすべきである。

しかし、特殊なデザインのもの（特注品）はどうしても高価になりやすいので、その空間のヒエラルキーに沿って、最も重要な施設に優先的に用いるようにすべきであろう。このように重要な軸、シンボリックな空間等の付属施設を集中的に工夫することによって、その空間の意味をより明確でシンボリックに浮き出させる効果をもつ。

ここでは、人々は直接接したり、至近で目にする高欄とアルコーブのデザインについて考えてみる。

〔1〕　高欄

高欄は、歩道橋の全体的な印象を決める重要なポイントである。高欄は外から見た感じとともに、歩道橋の内側から見た感じも重要であり、また必ずしも真横から見られるだけでなく、斜めから見られることを考慮しておかなければならない。

たとえば幅の広いプレートを使った櫛形の高欄は、プレートがルーバーのように重なった壁のように見えて、なんとも重苦しい感じになるし、一定間隔に太い柱によって荷重を受ける構造のものはやぼったい感じになる。美しい高欄として必要なのは視覚の連続性によるリズム感を作り出すことである。図３－16のように連続的に細いパイプか角鋼棒等で、櫛目を構成するのは非常に有効で美しい。歩道橋が夕暮れの空にシルエットを作るような風景を見るとき、垂直材の連続するシンプルなデザインのものが優れているように思う。高欄を丸、あるいは角パイプのような鋼材だけで作るのではなく、たとえば地覆を立ち上げたようなコンクリートの高欄との組み合わせ、あるいは下路橋の場合などは植樹ボックスとの組み合わせも考えられる（図３－17）。

人々は歩道橋の上にいるとき、下にある道路やそこを通る自動車との交差を強く意識する。すなわち、スケールや速度などで、歩行者道路とは異質な空間と直接的に接触しているという違和感が生ずる。したがってこれを和らげるような景観的な処理が必要となってくる。しかも単に垂直方向のシェルターによって視線を遮るのではなく、平面的な広がりをもたせながら、歩道部と同じような雰囲気を作り出すことが望ましいが、歩道橋全体の幅が広くなりすぎて現実的には困難であろう。しかし画一的なパイプ製でペンキを塗った高欄を作るのではなく、フラワーボックスの植栽などで歩道空間を囲むなどの努力は必要である。

〔2〕　アルコーブ

アルコーブ（alcove）を日本語訳すれば「床の間」であるが、橋梁の場合、橋の中の歩道の膨らみ部のことである。これは一つの展望装置であり、人々の憩い、たまりのスペースである。橋の機能としては全く不要のものであるが、そこに人々を立ち止まらせようという目的をもった広がりであり、人々に何かを見せようとする装置である（図３－18）。見せようとするものは、美しい河であったり、深い谷であったり、または美しい公園であったりする。人間は、真っ直ぐな同じ幅の道の中で立ち止まることには抵抗を感じるが、そこに小さなよどみやベンチなどがあった場合、歩をゆるめたり立ち止まったりすることは、実際によく見かけることである。これは水の流れと同じことである。

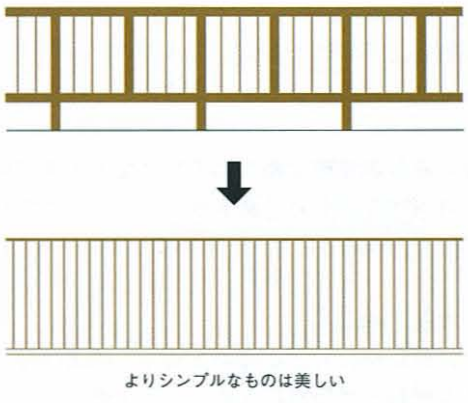


図３－16

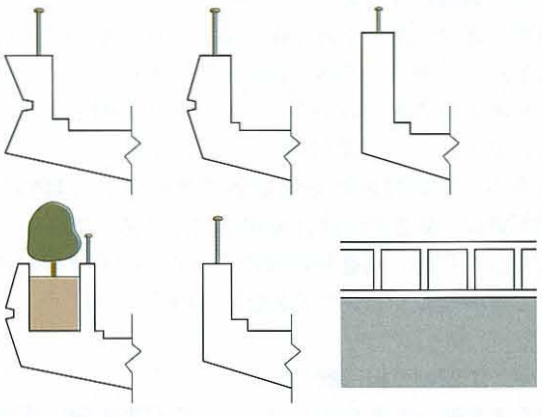


図３－17

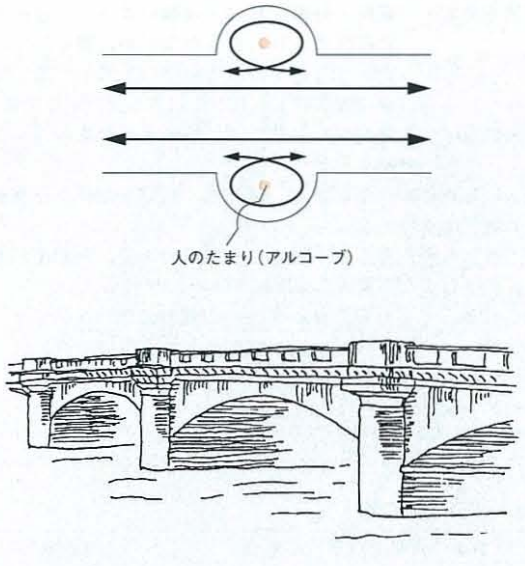


図３－18　アルコーブのある橋

近代の橋の事例においては、その機能と経済性が優先し、アルコーブを見つけることはあまりない。アルコーブの事例としてはヨーロッパ中世のアーチ橋にその例を多く見つけることができ、日本においては明治期の石橋やコンクリートアーチ橋に見つけることができる。アルコーブのデザインやそのスペースの大きさは橋全体とのバランスや位置と関係し、適した大きさや形は計画する橋によってそれぞれ異なる。

4　設計を規定する条件

4－1　荷重条件

橋に作用する荷重とは、橋梁を構成する各部材に応力や変形を生じさせる原因となるものをいう。橋の設計に当たっては、施工中および完成後からその耐用期限までの間に作用するすべての荷重を考慮しなければならない。一般的に橋に作用する荷重をその性質から分類すると表４－１のようになる。

道路橋の活荷重は自動車荷重と歩道にかかる群衆荷重とからなるが、一般の場合、設計に対して支配的となるのは自動車荷重である。自動車荷重については、床版、床組のような部材と主桁のような部材とでは、大きな応力を生ぜしめる載荷の状態や頻度はそれぞれ異なる。すなわち、前者に対しては少数（せいぜい数台）の自動車荷重が、後者に対しては多数の自動車からなる列荷重が問題となる。このため、床版・床組と主桁とで、設計に用いる自動車荷重をＴ荷重とＬ荷重とにそれぞれ区別している。

・床版、床組の設計に用いる活荷重……車道部分にはＴ荷重（単一自動車荷重）を、それぞれの橋の等級に応じて負載する。自動車は縦方向には原則として１橋につき１台、横方向には台数を制限しないものとし、部材に最大応力生じさせないように載荷し、歩道などには500kg/m²の等分布荷重を負載する。

・主桁の設計の用いる活荷重……車道部分にＬ荷重を考えている点、または部材に最も不利な応力が生じるように負載する。Ｌ荷重は一つの線荷重と等分布荷重よりなり、通行自動車荷重を基礎にして定めたものと考えてよい。歩道等に負載する等分布荷重は、スパン80m以下の場合350kg/m²である。

以上、述べてきた設計に用いる自動車荷重（Ｔ荷重、Ｌ荷重）は橋の等級によって異なり、１等橋は設計自動車荷重20t（TL-20）、２等橋は設計自動車荷重14t（TL-14）として設計される。

歩行者専用橋梁の活荷重については、表４－２の通りである（『立体横断施設技術基準・同解説（日本道路協会）』）。

これは、前述した一般道路橋の歩道部の活荷重と同じ値である。ただし、ここで注意すべきことは、歩行者専用橋梁としての位置づけが行われているものについても、緊急車が通行するような橋梁は、２等橋の荷重、TL-14によって、設計を行っておかなければならないことである。

なお、港北ニュータウンでは、一般道路のほかに歩行者専用道路および緑道が地区全域にはりめぐらされている。この歩行者のための「みち」は一般車両の通行が禁止されているが一部の路線については、道路、公園管理上、あるいは防災計画上、特別な車両に限り、通行が可能となるよう計画されており、橋梁の設計荷重にもこの点が考慮されている。

Ｃ形態の歩行者専用道路の約半数は緊急車両等の通行を考慮しなければならない。橋梁は安全性が第１であり、設計荷重が出発点になるので、この点特に注意が必要である。

表４－１　性質による荷重の分類

①永久荷重……死荷重のように常時作用している荷重
(1)固定荷重……作用荷重に抵抗する目的で配置される橋の構成部材の重量
(2)積載荷重……舗装・地覆・軌道・高欄のように、作用荷重に抵抗する目的をもたないが、橋としての機能上から必要となる部分の重量で、橋の寿命中に荷重の大きさが変わることがあり得る。
②変動荷重……常時作用しておらず、作用する荷重の大きさが変動するもの
(1)しばしば作用する荷重……活荷重、衝撃などのような載荷の頻度の多いもの
(2)まれにしか作用しない荷重……地震の影響、風荷重、衝突荷重等のように載荷の頻度の少ないもの
③変形によってもたらされる荷重……温度変化、コンクリートのクリープ・乾燥収縮・支点移動などによる変形の自由が拘束されるために生ずる荷重
④プレストレッシング力

表４－２　歩道橋の活荷重

床版および床組を設計する場合	500kg/m²
主桁を設計する場合	350kg/m²

4－2　橋長と構造

一般的に道路橋における橋長と構造の関係は力学的な妥当性および維持・補修費を含めての低工費ということから表４－３のような目安がつくられてきた。

4－3　橋長とクリア

河川や運河、海峡を渡る橋においては、その下を通る船の高さから、その橋の高さは決まる。しかし、港北ニュータウンの立体構造物のように、道路の上に架かる橋においては、下の道路の種類によってその高さは決まってくる。すなわち、下の道路の建築限界は道路構造令第12条に、車道4.50m、歩道または自転車道には2.50mと決められている。ただし、一般道路では将来の舗装のオーバーレイを予想して4.70mとすることが望ましい。

4－4　添加物と桁形状

橋梁の美観の面からすれば、添加物（埋設物）は徹底的に避けたいし、見えなくしたい（図４－１）。しかし、ガ

表４－３　構造からの橋長の目安（出典：橋梁ハンドブック）

形式		支間 30m	50m	100m	150m	曲線適否 主構造	曲線適否 橋面	桁高比
上路鋼橋	トラスアーチ・パイプアーチ					×	○	1/6.5
	鋼板アーチ					×	○	〃
	ランガートラス					×	○	〃
	（ローゼ）					×	○	〃
	ランガーガーダー					×	○	〃
	単純トラス					×	○	1/8
	連続トラス					×	○	1/10
	連続ボックスガーダー					○	○	1/20
	単純ボックスガーダー					○	○	1/20
	連続ガーダー					○	○	1/20
	鋼床版ボックスガーダー					○	○	1/25
	単純H型鋼橋					×	○	1/20
	斜張橋					×	×	
中下路鋼橋	トラスアーチ					×	×	1/6.5
	鋼板アーチ					×	×	〃
	ランガートラス					×	×	〃
	ランガーガーダー					×	×	〃
	単純トラス					×	×	1/8
	連続トラス					×	×	1/10
	単純ガーダー					○	×	1/17
	連続ガーダー					○	×	1/17
PC橋	連続ボックスガーダー（カンチレバー工法）					○	○	1/17
	連続ボックスガーダー（支保工法）					○	○	1/22
	単純合成ガーダー					×	○	1/15
	連続合成ガーダー					×	○	1/17
	単純ガーダー					×	○	1/17
	連続ガーダー					×	○	1/20
	単純ボックス					○	○	1/22
	穴あきスラブ					○	○	1/22
	プレテン桁					×	○	1/15
	π型ラーメン					○	○	1/30
RC橋	穴あきスラブ					○	○	1/20
	ラーメン					○	○	1/12

（注）（１）アーチ型式の桁高比は、Sag-ratioを示す。
（２）曲線適否で主構造の○印は橋梁構造を曲線に沿って曲げられるもの。
×印は橋梁構造を曲線に沿って曲げられないもの。
橋面の○印はブラケット等を用いることによって路面構造だけ曲線となりうるもの。
×印は曲線にならないもの。
（３）桁高比は統計的な目安を示す。

ス管やその他の大口径管のように、添加不可避のものがある橋梁については、上部の構造からそれを検討するか、または目隠し板のような付属物によって管をカバーすることになろう。構造からいえば、図４－２のような桁形状の橋であるとか、多主桁の箱桁形状が考えられる。

また、目隠し板によるものとしては、図４－３のように張り出し部に添加し、その前面に化粧板をつけることによって、多少ともその見え方をカバーすることが考えられる。

港北ニュータウンのように、橋梁デザインや周囲の景観を重要視する場合、計画の修正段階においてはこの添加条件が、その橋梁の美観を決めてしまう重要な要素となるからである。

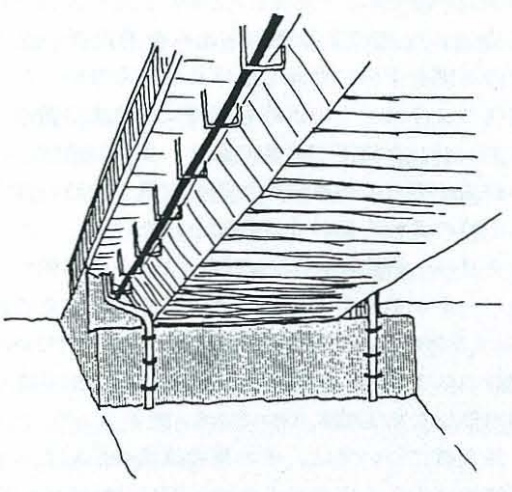


図４－１　添加管と排水管が見える橋

４－５　土質の条件

橋梁の構造系を決める重要な要素の１つは、橋台、橋脚

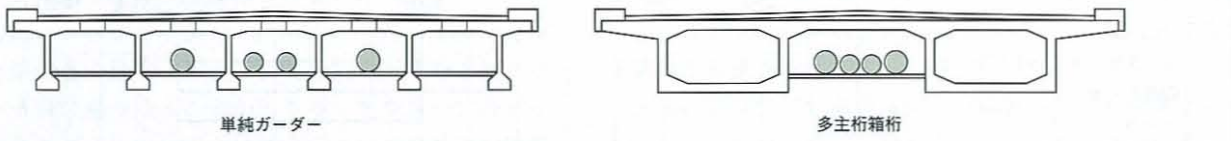


図４－２　桁形状による添加物の目かくし

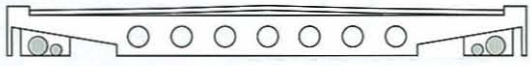


図４－３　目かくし板による添加物のカバー

部の土質である。たとえば、不静定のアーチ橋等は、支持地盤がよほどしっかりしていないと、橋梁本体の破壊につながりかねない。また、この地盤条件によって、橋梁の工事費、すなわち目に見えない基礎高の工事費が非常に高くつくことになるし、不可能な構造も出てくる。Ｎ値が50以上出る第三紀の土炭層（三浦層）が、支持層となるが、地表からこの支持層までの深さは、橋台、橋脚計画位置によるボーリングデータによらなければならない。すなわち、これによって、直接基礎なのか、杭基礎になるのかを判断しなければならず、各橋梁の設計の段階でのボーリングが早急に望まれる。

４－６　施工性

鋼橋の場合は、工場で製作加工し、現場で組み立てる方式が一般的であるが、コンクリート橋の場合は、工場製作と現場施工とに大きく分かれる。単純ガーダー橋のようなものは、ガーダー自体はほとんど工場で製作され、現場に運ばれて架設される。この場合、運搬手段や経路等に影響されることが多いので、これらの要因を十分に調べ、施工法の検討を行わなければならない。また、スラブ橋のような現場架設の場合は、一般的に支保工を組むことから、橋梁の下を通る交通に支障を与えたり交通遮断が生ずるため、その対策を十分に考慮しなければならない。ニュータウン開発のように、下の道路も同時に施工する場合は、オールステージング施工が可能であり、また経済性からも好ましい結果を得る。当然添加物等の設置も同時に行うようにし、工事の重複を避けなければならない。

コンクリート構造物の施工の優位性は、小規模なものではカルバートが第１番であり、次は運搬の問題を別にすれば、プレテン桁等の工場製の桁を使うガーダー橋であろう。現場架設のスラブ橋も、オールステージングが可能であれば、相当優位な施工法の１つである（図４－４）。

中、長大橋については、その架設位置条件によって施工法の優位性は大きく変化するため一概にはいえず、経済性を含めそれらを十分に比較することが重要である。

４－７　メンテナンスと経済性

上部工の形式が構造上安定したものでなければならないことは論をまたないが、最大の要素は経済性の比較であり、この比較は上下部工一体として行わなければならない。

工費が概略等しい場合には、施工性と維持管理の難易を十分に考慮しなければならない。

近来、すべての土木、建築の構造物のプレハブ化が急速に推し進められている。これは長期的に見れば結局経済性の追求であるが、現在必ずしも経済的であるとはいえない場合もあるので、今後意欲的に推進すべきであろう。

新工法の導入などの場合、施工の確実性に十分な資料を欠く場合もあるが、技術の進歩を考えるときには種々の検討を行い、かつ小規模な工事から試用するなどの順序を踏んで、よいと思われるものは積極的に採用することが望ましい。

また、経済的で施工性がよい形式でも、将来供用してから維持補修に手がかかるものであっては困るので、維持管理の難易についても十分配慮すべきである。

橋梁の計画では、１橋ごとに最適な形式および橋長を検

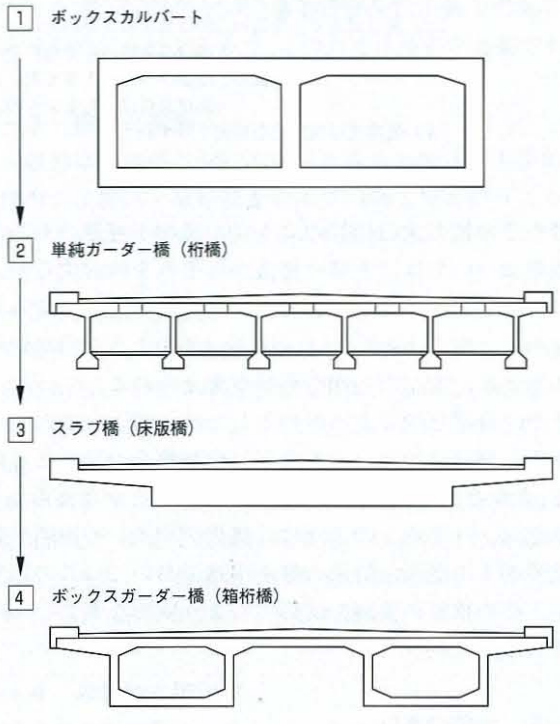


図４－４　施工のしやすさ

討していくのであるが、計画の最後の段階で全部の橋梁を総括的に検討して統一のとれたものにしなければならない。たとえば、不静定構造の小幅員の架道橋などでは、外的条件から橋長がある程度異なった橋を１橋ずつ架設するよりは、工費的には多少のロスはあっても橋長の大きい全く同一寸法の橋梁を架設する方が、設計費＋工費の全体額では経済的であるし施工面での能率もよい。多数の橋を計画する場合は、形式はもちろん、その構造寸法についてもなるべく標準化を図って、設計の画一化、設計照査の簡素化、工事施工能率の向上を図ることが大切である。

将来の維持管理で最も問題となるのは、鋼橋の塗装である。橋梁の塗装は、一般的に５～７年に一度程度行われるが、塗装のためのステージング等を考慮すると相当の費用がかかる。新しい塗装の開発進歩で、耐用年数は徐々に延びてはいるが、塗装のはげは鋼材自体の腐食につながったり、美観的な問題からも見苦しいものである。このようなことからすれば、鋼橋はその必然性が強くない限り、メンテナンス、特に塗装という問題からいえば、コンクリート橋に優先することはない。すなわち、補修、修繕費は別とすれば、維持管理費に関してはコンクリート橋にはほぼないといえるが、鋼橋は確実に塗装費の出費があるということである。メンテナンスと経済性で最も優位なものは、鉄筋コンクリート橋である。

全橋種の中で、鉄筋コンクリート橋の占める比率は、わが国では諸外国ほど高くないが、小支間橋梁に対して広く用いられている。

鉄筋コンクリート橋の利点は、まず第１に耐久力の大きなことであって、良質のコンクリートを用いて丁寧に築造されたものだと半永久的な耐久性がある。特に、風雨に対する耐久力は、鋼橋に比してはるかに大きいものである。

第２に、維持費の小さいことで、鋼橋のような塗装替えの必要は全くない。

第３は、構造材料の性質上、死荷重による応力の比、すなわち死荷重／活荷重の値が鋼橋に比して２～４倍であるから、将来の活荷重増加に対する安全度がはなはだ大きいことである。

第４には、地理的条件にも影響されるが、一般に工事費が少ない。

第５は、鋼橋に比して部材断面が大きく自重が大であるため、車両の通行に際して振動が少なく、騒音がないことである。施工環境の悪化、住民パワーが云々される昨今、今一度見直されてよい橋梁であるが、戦後驚異的な発達を遂げたプレストレストコンクリート橋にその座を奪われた感があり、純粋な鉄筋コンクリート橋としては、現在短支間のものしか施工されていないのが実情である。

４－８　設計条件と構造型式

以上のような種々な条件を整理し、あえて構造形式の一般解を求めると、次のようになるであろう。

①　特に条件がなければ、コンクリート橋を計画する。

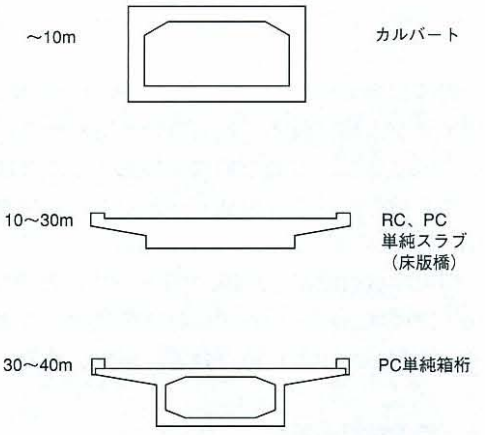


図４－５

②　添加物が計画されている橋梁（すべての道路橋）については、次のことを考慮する。

・橋長、幅員を基に多種桁の箱桁橋やガーダー橋によって添加物を隠すことが望ましい。

・これ以外の構造の場合は、目隠し板等で添加物を隠す努力をする。

③　一般的な歩道橋については、スパンによって次のような目安で計画を行う（図４－５）。

～10m……カルバートボックス（ボックスまたはアーチカルバート）

10～20m……RC単純スラブ

20～30m……PC単純スラブ

30～40m……PC単純箱桁

40m～　……各型式を比較検討（主にPC連続桁）

④　ランドマークやシンボル橋は、個々についてその位置、地形、地質等を総合的に判断し、その構造形式を検討する。

5　実施に向けて

個々の橋梁部について、その具体的条件や状況によりふさわしい設計を行うための留意事項などを以下に述べる。

５－１　留意事項

①　工学的構造物としての橋：橋は第一義的には工学的構造物である。すでに述べてきたような計画論やデザイン論はこのことを前提としたものであり、橋の安全性、機能性の大切さ、デザインの前提条件としての構造形式の重要性を再確認しておく。

②　ボーリング調査の実施：土質条件は構造形式を限定し、ひいては計画やデザインに影響を与える。具体的な建設計画に当たっては土質条件をしっかり把握しておかなければならない。

③　用地の確認：橋梁用地は無限に確保されているわけではない。杭やフーチングが他の用地に食い込むよう、

あるいは施工上他の用地に影響を出すことのないよう、事前に橋梁用地を確認し、必要な手当てをしておくことが大切である。

④　周辺計画のチェック：周辺計画の一部修正により、橋梁等が大幅に改善される場合もあり得る。周辺計画をチェックし、可能な範囲で修正することによって総合的改善を図るよう留意すべきである（勾配・添加物など）

⑤　周辺環境の把握：計画、デザインの前提条件である。現時点の状況のみならず、将来の状況もできるだけ正確に把握しておきたい（鉄道、建築、鉄塔、公園等）。

5－2　橋梁設計の手順

橋梁設計は概念的な設計から、次第に細部にわたる詳細な設計へと進み、その途中において段階的に設計の検討を加えていく。設計の手順、呼び方、およびその内容については設計を行う当事者によってさまざまな方法があるが、一般的なものについて述べれば図５－１のようになろう。これらは、その橋梁の規模によって途中を省略する場合もある。

①　一般図：構造物の全体的な概念を図面に表す程度の設計をいい、その場所において比較の対象となり得る各形式の構造物の一般図を作成する作業をいう。参考資料としての材料、数量および工費は既往のデータからの推定でよい。

②　計画設計：構造物の形式比較に必要な資料を作成する設計をいう。桁高、主桁配置の骨組みを決定し、主要断面寸法、基礎寸法、杭本数等を計算により求め、材料数量も算出するものとする。設計情報と既往データより、これらの諸量を推定できる場合は、設計計算を省略してもよい。

③　基本設計：プレストレスト・コンクリート構造、および鋼構造を対象としたもので、構造主体および高欄、排水装置、伸縮継手、支承その他の付属構造物の形式、主要断面寸法、使用材料の種別と数量および施工法を明確にできる設計をいう。重要でない細部の設計は省略して材料、数量も推定によることができる。

④　詳細設計：構造物を正確に施工するのに必要なすべての設計をいう。詳細設計は施工のための設計であるから、施工に必要な注意事項を記述し、施工担当者に設計者の意図を十分に伝えなければならない。

このように、個々の橋梁についての設計手順は、ある程度確立しているが、今回のように、広い地区でのトータルプランニングとしての橋のデザインは、図５－１の最初の検討であり、これを受けて一般図の作成ということになる。

5－3　設計条件シート

港北ニュータウンに架かる立体交差のうち、いくつかの橋を選出してモデル設計を行ってきた。しかし、ほとんどの橋についてはここまでの検討ができないため、「立体交差構造物設計条件シート」として別途にまとめることにした。一般図作成の前段のデータシートとして使われる条件と、周辺土地利用や造成形状等からの留意事項を検討し、「かたち」の提案を図化している。これらの提案は、特に土質条件の調査データがないため、そのままその構造形式が最良というわけにはいかないし、条件によっては、構造自体が不可能な場合も生ずることを含んでいる。また、道路橋においては、添加物の切り回しや、添加位置によって、桁形状等のデザインは変化するし、それらは管理者との協議が必要なために計画者サイドの提案にとどまっている。

一般的に橋梁の計画、設計を行う場合、面的広がりをもつトータル的なデザイン論については言及しないことが多いが、この設計条件シートに提案されている意匠や構造形式は、全体から見たものであり、逆に個々についての検討は、あまり深いものではない。すなわち、このシートの使い方としては、全体から見た基本的な考え方、「かたち」の提案であって、それをそのまま踏襲する必要はないし、実際の計画段階においてはそのデザインポリシーを何らかのかたちで表現できれば目的は達せられる。このことから、このシートは計画、設計に入る前に、その個別の橋梁はどのような条件で、どのような意図のもとに計画を進めるべきかを読みとっていくためのものである。当然与件のデータが変更されたり、新たに土質の調査データが得られたりした場合には、その都度提案を再検討し、変化させていくべきである。

図５－１

橋梁一覧表

■港北第一地区

橋梁No.	橋　名	所在地	竣工年月	上部構造形式	下部構造形式	基礎構造形式	橋長（支間）	幅　員	設計荷重	適用示方書	設計所
FA-1	稲穂橋	都筑区北山田5丁目1番	平成1年12月	PC単純中空床版	逆T式橋台	鋼管杭 φ500×15.00～15.50	26.10（25.20）	1.50+6.00+1.50	TL-20	道路橋示方書・同解説S53、55	㈱アジア共同設計コンサルタント
FA-2	稲荷坂橋	都筑区北山田6丁目42番	平成1年11月	RC単純T桁橋	逆T式橋台	ベノト杭 φ1000×14.00～19.50	15.971（15.291）	（2.50+5.75）×2	TL-20	道路橋示方書・同解説S53、55	セントラルコンサルタント㈱
FB-2	あけぼの橋	都筑区中川1丁目12番	平成2年4月	PC単純T桁橋	逆T式橋台	ベノト杭 φ1000×10.00～16.50	18.00（17.30）	1.50+9.00+1.50	TL-20	道路橋示方書・同解説S53、55	㈱近代設計事務所
FB-3	水明ずい道	都筑区牛久保西4丁目1番	昭和62年3月	RCボックスカルバート	—	RC杭 φ400×3.00～7.00	12.00×3.60	18.00	TL-20	道路橋示方書・同解説S53、55	計画エンジニヤリング㈱
FB-4	四季舞橋	都筑区牛久保西3丁目9番	平成1年3月	鋼V脚2径間連続鈑桁橋	逆T式橋台	鋼管杭 φ800×10.00～14.00	50.00（14.60+34.60）	（3.00+7.25）×2	TL-20	道路橋示方書・同解説S53、55	計画エンジニヤリング㈱
FB-7	青が渓橋	都筑区北山田4丁目25番	平成2年3月	RC2径間連続中空床版橋	逆T式橋台、柱式橋脚	鋼管杭 φ800×5.50～9.00	33.50（16.30+16.30）	（3.00+7.25）×2	TL-20	道路橋示方書・同解説S53、55	計画エンジニヤリング㈱
FB-8	沖ノ谷地下道	都筑区牛久保東1丁目14番	平成5年12月	RCボックスカルバート	—	PHC杭 φ400×12.00	7.80×4.00	4.00	TL-20	道路橋示方書・同解説S55、H2	㈱国際技術コンサルタント
FB-9	山田富士橋	都筑区北山田1丁目1番	昭和62年3月	RC2径間連続T桁橋	U型式橋台	RC杭 φ400×9.00	11.00（5.17+5.17）	（3.70+7.25）×2	TL-20	道路橋示方書・同解説S53、55	㈱長　大
FB-10	水雲ずい道	都筑区南山田1丁目5番	平成1年11月	RCボックスカルバート	—	PHC杭 φ600×10.00	6.00×4.00	5.00	TL-20	道路橋示方書・同解説S53、55	セントラルコンサルタント㈱
FB-11	根上がり坂橋	都筑区北山田1丁目15番	昭和61年3月	PC単純T桁橋	逆T式橋台	鋼管杭 φ400×11.00～12.50	28.00（27.10）	1.50+9.00+1.50	TL-20	道路橋示方書・同解説S53、55	千代田コンサルタント㈱
FB-12	谷戸田橋	都筑区東山田1丁目9番	平成7年7月	RC単純中空床版橋	重力式橋台	ベノト杭 φ1000×15.00	13.50（12.80）	1.50+6.00+1.50	A活荷重	道路橋示方書・同解説H2、6	㈱アジア共同設計コンサルタント
FC-1	烏山歩道橋	都筑区中川2丁目7番	昭和63年3月	PC単純U桁橋	逆T式橋台	A_1直接基礎、A_2PHC杭 φ400×10.50	26.21（25.31）	3.00	群集荷重	道路橋示方書・同解説S53、55	計画エンジニヤリング㈱
FC-3	夕映歩道橋	都筑区中川2丁目1番	平成1年3月	PC単純中空床版橋	逆T式橋台	鋼管杭 φ500×4.50～6.00	22.50（21.60）	3.00	TL-14	道路橋示方書・同解説S53、55	計画エンジニヤリング㈱
FC-4	望みが丘歩道橋	都筑区牛久保3丁目10番	昭和63年6月	PC単純U桁橋	A_1逆T式橋台、A_2箱式橋台	鋼管杭 φ500×9.00～10.00	26.05（25.15）	3.00	群集荷重	道路橋示方書・同解説S53、55	㈱アジア共同設計コンサルタント
FC-5	ろまん通り歩道橋	都筑区中川1丁目20番	昭和61年1月	PC単純U桁橋	逆T式橋台	鋼管杭 φ500×16.00～18.00	15.50（14.60）	3.00	TL-14	道路橋示方書・同解説S53、55	㈱アジア共同設計コンサルタント
FC-6	中川歩道橋	都筑区中川1丁目1番	平成4年3月	PC3径間連続中空床版橋+RC単純中空床版橋	逆T式橋台、柱式橋脚	鋼管杭 φ600×8.50～15.50	85.00（24.00+25.00+24.00、10.35）	4.50	TL-14	道路橋示方書・同解説S55、H2	㈱長　大
FC-7	陽迎え歩道橋	都筑区中川1丁目16番	平成1年3月	PC単純U桁橋	逆T式橋台	鋼管杭 φ500×4.50～5.00	16.10（15.20）	3.00	群集荷重	道路橋示方書・同解説S53、55	計画エンジニヤリング㈱
FC-8	金子入歩道橋	都筑区牛久保西2丁目20番	昭和61年10月	PC単純U桁橋	逆T式橋台	鋼管杭 φ500×7.00～14.00	26.00（25.10）	3.00	群集荷重	道路橋示方書・同解説S53、55	千代田コンサルタント㈱
FC-9	あすなろ歩道橋	都筑区牛久保西2丁目25番	昭和63年3月	PC単純U桁橋	逆T式橋台	鋼管杭 φ500×19.50～21.50	23.00（22.10）	3.00	TL-14	道路橋示方書・同解説S53、55	千代田コンサルタント㈱
FC-14	十代歩道橋	都筑区北山田5丁目17番	平成3年1月	PC単純U桁橋	逆T式橋台	A_1鋼管杭 φ500×13.50、A_2直接基礎	27.20（26.30）	3.00	群集荷重	道路橋示方書・同解説S55、H2	㈱アジア共同設計コンサルタント
FC-15	下小山歩道橋	都筑区牛久保西3丁目9番	昭和63年3月	PC単純中空床版橋	逆T式橋台	直接基礎	28.00（27.10）	3.00	群集荷重	道路橋示方書・同解説S53、55	エス・テー・コンサルタント㈱
FC-22	麦笛歩道橋	都筑区北山田5丁目13番	平成1年12月	PC単純中空床版橋	逆T式橋台	鋼管杭 φ500×13.00～15.00	26.20（25.30）	5.00	TL-14	道路橋示方書・同解説S53、55	㈱アジア共同設計コンサルタント
FC-23	絹風歩道橋	都筑区北山田4丁目21番	平成1年11月	PC単純U桁橋	逆T式橋台	鋼管杭 φ500×15.50	29.50（28.60）	3.00	群集荷重	道路橋示方書・同解説S53、55	ポジ設計㈱
FC-24	明日美歩道橋	都筑区北山田4丁目25番	平成1年11月	PC単純U桁橋	逆T式橋台	鋼管杭 φ500×8.50～10.00	26.00（25.10）	3.00	群集荷重	道路橋示方書・同解説S53、55	ポジ設計㈱
FC-25	請地歩道橋	都筑区牛久保東1丁目21番	平成4年7月	PC単純U桁橋	逆T式橋台	鋼管杭 φ500×20.00～21.00	24.00（23.20）	3.00	群集荷重	道路橋示方書・同解説S53、55	ポジ設計㈱

橋梁No.	橋名		所在地	竣工年月	上部構造形式	下部構造形式	基礎構造形式	橋長（支間）	幅員	設計荷重	適用示方書	設計所
FC-26	幸逢歩道橋		都筑区北山田2丁目2番	平成8年3月	PC単純中空床版橋	逆T式橋台、柱式橋脚	PHC杭 ϕ 500×11.00～13.00	25.50（24.57）	4.00	群集荷重	道路橋示方書・同解説 H2、6	㈱高島テクノロジーセンター
FC-27	南山田歩道橋		都筑区南山田2丁目12番	平成4年7月	PC単純U桁橋	逆T式橋台	直接基礎	23.50（22.70）	3.00	群集荷重	道路橋示方書・同解説 S55、H2	ポジ設計㈱
FC-28	山田大塚歩道橋		都筑区北山田6丁目51番	平成4年2月	PC単純U桁橋	逆T式橋台、箱式橋台	PHC杭 ϕ 500×10.00	21.70（20.94）	3.00	群集荷重	道路橋示方書・同解説 S53、55	セントラルコンサルタント㈱
FC-29	富士塚歩道橋		都筑区北山田7丁目3番	平成8年7月	PC2径間連続V脚ラーメン橋	逆T式橋台、ラーメン橋脚	鋼管杭 ϕ 800×11.00	49.00（30.05+18.05）	4.00	群集荷重	道路橋示方書・同解説 S55、H2	㈱協和コンサルタンツ
FC-30	夢逢歩道橋		都筑区北山田1丁目10番	平成8年10月	PC2径間連続中空床版橋	逆T式橋台、壁式橋脚	A_1、P_1場所打ち杭 ϕ 1200×6.50～10.00、A_2鋼管杭 ϕ 800×12.50	62.249（30.90+30.65）	6.00	群集荷重	道路橋示方書・同解説 H2、6	パシフィックコンサルタント㈱
FC-31	人逢歩道橋	北側	都筑区北山田1丁目11番	平成8年4月	RC1径間連続ラーメン中空床版橋、RC4径間連続ラーメン中空床版橋、鋼単純ローゼ鋼床版箱桁橋、RC3径間連続ラーメン中空床版橋	柱式橋脚	PHC杭 ϕ 500×16.00、ϕ 700×7.00～16.00	118.39（14.00）（6.27+8.68+9.50+11.00）（32.60）（12.22+12.00+7.5）	5.50	群集荷重	道路橋示方書・同解説 H2、6	パシフィックコンサルタンツ㈱
		東側			RC2径間連続ラーメン中空床版橋、PC単純中空床版橋、RC3径間連続ラーメン中空床版橋、RC2径間連続ラーメン中空床版橋	柱式橋脚	PHC杭 ϕ 500×15.00～16.00、ϕ 700×14.00～15.00	111.05（13.00+13.00）（25.00）（13.00+12.00+12.00）（8.60+6.40）	3.00			
		南側			PC単純中空床版橋、RC2径間連続ラーメン中空床版橋	柱式橋脚	直接基礎、PHC杭 ϕ 700×7.00	49.50（25.00）（12.00+12.00）	4.00			
FC-33	北山田歩道橋		都筑区北山田1丁目14番	平成2年10月	PC単純U桁橋	逆T式橋台	鋼管杭 ϕ 500×16.50～17.00	28.30（27.40）	3.00	群集荷重	道路橋示方書・同解説 S53、55	計画エンジニヤリング㈱
FC-34	青雲歩道橋		都筑区北山田2丁目20番	平成2年10月	PC単純U桁橋	逆T式橋台	鋼管杭 ϕ 500×7.50～12.00	17.80（17.00）	3.00	群集荷重	道路橋示方書・同解説 S53、55	ポジ設計㈱
FC-35	寺窪歩道橋		都筑区北山田2丁目18番	平成1年9月	PC単純U桁橋	逆T式橋台	直接基礎	17.40（16.50）	3.00	群集荷重	道路橋示方書・同解説 S53、55	㈱帝国コンサルタント
FC-36	牛が窪歩道橋		都筑区東山田2丁目2番	平成1年9月	PC単純U桁橋	逆T式橋台	鋼管杭 ϕ 500×9.00	16.30（15.40）	3.00	TL-14	道路橋示方書・同解説 S53、55	㈱帝国コンサルタント
FC-37	諏訪歩道橋		都筑区東山田4丁目5番	昭和61年1月	PC単純U桁橋	逆T式橋台	鋼管杭 ϕ 500×12.00～13.00	22.00（21.10）	3.00	TL-14	道路橋示方書・同解説 S53、55	アジア共同コンサルタント㈱
FD-1	城山歩道橋		都筑区東山田3丁目4番	平成2年3月	PC単純U桁橋	逆T式橋台	鋼管杭 ϕ 500×12.50～15.00	24.80（23.90）	3.00	TL-14	道路橋示方書・同解説 S53、55	計画エンジニヤリング㈱
A	遺跡公園歩道橋		都筑区中川中央1丁目18番	平成7年3月	T型ラーメン箱桁橋	逆T式橋台、ラーメン式橋脚	PHC杭 ϕ 600×6.00	42.70（36.97）	4.25	群集荷重	道路橋示方書・同解説 S55、H2	計画エンジニヤリング㈱
C	センター北歩道橋		都筑区中川6丁目1番	未着工	PC単純中空床版橋	逆T式橋台、ラーメン式橋脚	直接基礎	35.75（34.60）	5.00	群集荷重	道路橋示方書・同解説 H2、6	㈱東急設計コンサルタント
E	並木歩道橋		都筑区牛久保西2丁目10番	平成8年1月	PC単純中空床版橋、RC単純版桁橋	逆T式橋台、壁式橋脚	PHC杭 ϕ 600×18.00～19.00	32.60（24.20+7.95）	5.00	群集荷重	道路橋示方書・同解説 H2、6	㈱東急設計コンサルタント
G	ほのか歩道橋		都筑区中川中央1丁目27番	平成7年3月	PC単純中空床版橋	A_1箱式橋台、A_2逆T式橋台	A_1直接基礎、A_2PHC杭 ϕ 600×16.00	38.30（37.40）	5.00	群集荷重	道路橋示方書・同解説 H2、6	計画エンジニヤリング㈱

■港北第二地区

橋梁No.	橋名	所在地	竣工年月	上部構造形式	下部構造形式	基礎構造形式	橋長（支間）	幅員	設計荷重	適用示方書	設計所
A-1	夕やけ橋	都筑区見花山1番	昭和58年3月	PC単純箱桁橋	A1逆T式橋台、A_2扶壁式橋台	直接基礎	37.00（35.90）	1.50+6.00+3.00	TL-20	道路橋示方書・同解説S53、55	㈱長大
A-2	都筑橋	都筑区大丸4番	昭和59年3月	PC単純箱桁橋	逆T式橋台	鋼管杭 φ800×11.00～13.00	27.00（26.10）	1.50+9.00+1.50	TL-20	道路橋示方書・同解説S53、55	㈱長大橋設計センター
A-3	行逢橋	都筑区荏田南5丁目20番	昭和56年11月	PC単純中空床版橋	逆T式橋台	直接基礎	22.56（21.66）	1.50+6.00+1.50	TL-20	道路橋示方書・同解説S53、55	㈱オリエンタルコンサルタンツ
A-4	萌黄橋	都筑区茅ヶ崎南4丁目7番	昭和59年3月	PC単純T型橋	逆T式橋台	鋼管杭 φ600×6.00～7.00	39.82（38.92）	5.03+6.00+1.53	TL-20	道路橋示方書・同解説S53、55	千代田コンサルタント㈱
A-5	郷の関橋	都筑区勝田南2丁目2番	昭和60年2月	PC3径間連続T桁橋	逆T式橋台、壁式橋脚	A_1直接基礎、橋脚、A_2鋼管杭φ600×8.00～12.00	63.00（19.05+24.00+19.05）	1.50+6.00+1.50	TL-20	道路橋示方書・同解説S53、55	計画エンジニヤリング㈱
A-6	将門橋	都筑区仲町台4丁目3番	昭和59年3月	PC2径間連続中空床版橋	逆T式橋台、柱式橋脚	鋼管杭 φ800×4.50～14.00	49.80（26.90+22.00）	1.50+6.00+1.50	TL-20	道路橋示方書・同解説S53、55	梶谷調査工事㈱
A-7	北川庚申橋	都筑区早渕3丁目34番	昭和61年3月	PC単純T型桁橋	U型橋台	PHC杭 φ500×8.50～10.00	9.50（8.86）	（2.25+7.25）×2	TL-20	道路橋示方書・同解説S53、55	梶谷調査工事㈱
B-1	木陰橋	都筑区見花山20番	昭和57年8月	RCボックスカルバート	—	PC杭 φ600×11.00	8.00×3.80	5.00	TL-20	道路橋示方書・同解説S53、55	㈱長大橋設計センター
B-2	御影橋	都筑区荏田東2丁目25番	昭和58年3月	RCボックスカルバート	—	PC杭 φ400×10.00～11.00	8.00×3.80	（3.00+7.25）×2	TL-20	道路橋示方書・同解説S53、55	千代田コンサルタント㈱
B-4	渋沢地下道	都筑区荏田東4丁目11番	昭和61年3月	RCアーチカルバート	—	PC杭 φ400×4.00	6.00×4.30	6.00	TL-20	道路橋示方書・同解説S53、55	計画エンジニヤリング㈱
B-5	渋沢橋	都筑区荏田東4丁目4番	昭和58年3月	RC3径間連続T桁橋	逆T式橋台、壁式橋脚	杭基礎	29.00（7.65+13.00+7.65）	（2.50+5.75）×2	TL-20	道路橋示方書・同解説S53、55	千代田コンサルタント㈱
B-6	竹園橋	都筑区荏田東4丁目7番	昭和62年11月	RC門型カルバート	—	鋼管杭 φ600×8.00	8.00×3.50	1.50+6.00+1.50	TL-20	道路橋示方書・同解説S53、55	㈱長大
B-7	若葉橋	都筑区荏田東1丁目20番	昭和60年1月	RCボックスカルバート	—	直接基礎	4.50×3.60	1.50+6.00+1.50	TL-20	道路橋示方書・同解説S53、55	千代田コンサルタント㈱
B-9	中の瀬地下道	都筑区荏田東4丁目2番	昭和58年3月	RCボックスカルバート	—	RC杭 φ400×8.00～13.00	5.50×3.00	（2.50+5.75）×2	TL-20	道路橋示方書・同解説S53、55	㈱橋梁設計事務所
B-10	茅ヶ崎地下道	都筑区茅ヶ崎東3丁目6番	昭和58年3月	RCボックスカルバート	—	直接基礎	4.00×3.10	（2.50+5.75）×2	TL-20	道路橋示方書・同解説S53、55	計画エンジニヤリング㈱
B-11	茅ヶ崎貝塚橋	都筑区茅ヶ崎東2丁目1番	昭和58年12月	PC単純T桁橋	逆T式橋台	鋼管杭 φ600×9.00～11.00	18.00（17.10）	（2.50+5.75）×2	TL-20	道路橋示方書・同解説S53、55	計画エンジニヤリング㈱
B-12	せせらぎ橋	都筑区新栄町17番	昭和57年6月	RC2連アーチカルバート	—	PC杭 φ400×7.00	（5.50+5.20）×2	（2.50+5.75）×2	TL-20	道路橋示方書・同解説S53、55	中央開発㈱
B-13	北原地下道	都筑区仲町台2丁目19番	昭和61年3月	RCアーチカルバート	—	RC杭 φ400×7.00	6.00×4.10	1.50+9.00+1.50	TL-20	道路橋示方書・同解説S53、55	計画エンジニヤリング㈱
B-14	待山地下道	都筑区早渕3丁目42番	平成4年11月	RC門型カルバート	—	PHC杭 φ700×7.00	7.50×3.00	6.00	TL-20	道路橋示方書・同解説S55、H2	セントラルコンサルタント㈱
B-15	待山橋	都筑区早渕3丁目12番	平成4年11月	RC門型カルバート	—	PHC杭 φ700×7.00	7.50×4.00	1.50+6.00+1.5	TL-20	道路橋示方書・同解説S55、H2	セントラルコンサルタント㈱
C-1	荏田歩道橋	都筑区荏田南4丁目24番	昭和58年5月	PC3径間連続U桁橋	逆T式橋台、壁式橋脚	ベノト杭 φ800×9.00～9.50	37.20（15.70+5.00+15.70）	3.00	群集荷重	道路橋示方書・同解説S53、55	㈱長大
C-2	華蔵橋	都筑区荏田南3丁目2番	昭和56年11月	PC単純中空床版橋	逆T式橋台	鋼管杭 φ600×8.00～11.00	24.40（23.50）	3.00	TL-14	道路橋示方書・同解説S53、55	㈱オリエンタルコンサルタンツ
C-3	爽風歩道橋	都筑区荏田南3丁目30番	昭和56年11月	PC単純中空床版橋	逆T式橋台	鋼管杭 φ600×15.50～16.00	24.30（23.40）	3.00	群集荷重	道路橋示方書・同解説S53、55	㈱オリエンタルコンサルタンツ
C-4	見花歩道橋	都筑区大丸20番	平成1年3月	鋼単純箱桁橋	逆T式橋台	ベノト杭 φ800×16.00～17.50	39.70（38.90）	3.00	群集荷重	道路橋示方書・同解説S53、55	㈱長大
C-5	川和歩道橋	都筑区二の丸14番	昭和61年3月	PC単純中空床版橋	逆T式橋台	鋼管杭 φ700×8.00	18.90（18.20）	3.00	群集荷重	道路橋示方書・同解説S53、55	㈱長大
C-6	賀々原歩道橋	都筑区川和台27番	昭和61年3月	PC単純中空床版橋	逆T式橋台	鋼管杭 φ700×8.00～11.00	19.00（18.30）	3.00	群集荷重	道路橋示方書・同解説S53、55	㈱長大

橋梁No.	橋名	所在地	竣工年月	上部構造形式	下部構造形式	基礎構造形式	橋長（支間）	幅員	設計荷重	適用示方書	設計所
C-7	七面歩道橋	都筑区加賀原1丁目17番	平成1年12月	PC単純中空床版橋	逆T式橋台	鋼管杭 φ700×12.00	13.70（13.14）	3.00	群集荷重	道路橋示方書・同解説 S53、55	㈱長大
C-8	大阪橋	都筑区加賀原1町目24番	昭和61年3月	PC単純U桁橋	逆T式橋台	鋼管杭 φ700×8.00～12.00	18.30（17.50）	3.00	TL-14	道路橋示方書・同解説 S53、55	㈱長大
C-9	みずき歩道橋	都筑区荏田南4丁目9番	昭和58年12月	PC単純U桁橋	逆T式橋台	直接基礎	30.00（29.10）	3.00	群集荷重	道路橋示方書・同解説 S53、55	計画エンジニヤリング㈱
C-10	荏田南歩道橋	都筑区荏田南5丁目1番	昭和58年5月	PC3径間連続U桁橋	逆T式橋台、T型式橋脚	A_1直接基礎、橋脚、A_2鋼管杭 φ600×4.50～5.50	47.50（20.85+5.00+20.85）	3.00	群集荷重	道路橋示方書・同解説 S53、55	梶谷調査工事㈱
C-11	千人橋	都筑区大丸1番	昭和59年3月	PC単純箱桁橋	逆T式橋台	鋼管杭 φ800×11.00～12.00	37.10（36.00）	9.80～6.00	TL-14	道路橋示方書・同解説 S53、55	㈱長大橋設計センター
C-12	三の丸歩道橋	都筑区高山18番	平成1年3月	鋼単純非合成箱桁橋	逆T式橋台	鋼管杭 φ500×10.00～10.50	41.20（40.40）	3.00	TL-14	道路橋示方書・同解説 S53、55	㈱オリエンタルコンサルタンツ
C-13	京塚歩道橋	都筑区荏田東4丁目26番	昭和56年11月	PC単純中空床版橋	逆T式橋台	A_1直接基礎、A_2鋼管杭 φ600×6.50	22.40（21.50）	3.00	群集荷重	道路橋示方書・同解説 S53、55	梶谷調査工事㈱
C-14	若水橋	都筑区荏田東3丁目2番	昭和59年8月	鋼3径間ラーメン鈑桁橋	L型橋台、V型鋼橋脚	鋼管杭 φ500×5.50	29.00（7.65+13.00+7.65）	3.00	TL-14	道路橋示方書・同解説 S53、55	千代田コンサルタント㈱
C-15	池田歩道橋	都筑区荏田東2丁目9番	昭和58年5月	PC3径間連続U桁橋	逆T式橋台、T型式橋脚	鋼管杭 φ600×11.00～12.00	47.60（20.90+5.00+20.90）	3.00	群集荷重	道路橋示方書・同解説 S53、55	梶谷調査工事㈱
C-16	ふれあい歩道橋	都筑区葛ヶ谷5番	昭和59年3月	PC3径間連続U桁橋	逆T式橋台、壁式橋脚	鋼管杭 φ600×17.50～23.00	75.00（26.00+26.70+21.50）	3.00	群集荷重	道路橋示方書・同解説 S53、55	千代田コンサルタント㈱
C-17	前高山歩道橋	都筑区高山19番	平成8年3月	鋼単純鋼床版鈑桁橋	鋼製橋脚	鋼管杭 φ500×6.50～7.50	43.40（40.88）	3.00	群集荷重	道路橋示方書・同解説 S55、H2	㈱高島テクノロジーセンター
C-19	中の瀬歩道橋	都筑区荏田東1丁目1番	昭和59年3月	PC単純U桁橋	逆T式橋台	鋼管杭 φ700×16.50	28.10（27.20）	3.00	群集荷重	道路橋示方書・同解説 S53、55	㈱長大橋設計センター
C-20	清心歩道橋	都筑区長坂14番	昭和59年3月	PC3径間連続U桁橋	逆T式橋台、T型式橋脚	鋼管杭 φ600×13.20～19.00	47.20（20.70+5.00+20.70）	3.00	群集荷重	道路橋示方書・同解説 S53、55	千代田コンサルタント㈱
C-21	新星橋	都筑区平台21番	昭和59年3月	PC3径間連続U桁橋	逆T式橋台、T型式橋脚	鋼管杭 φ600×11.00～16.50	46.44（20.32+5.00+20.32）	3.00	TL-14	道路橋示方書・同解説 S53、55	千代田コンサルタント㈱
C-36	平台歩道橋	都筑区平台10番	昭和58年5月	PC3径間連続U桁橋	逆T式橋台、T型式橋脚	鋼管杭 φ600×5.00～7.00	48.00（21.10+5.00+21.10）	3.00	群集荷重	道路橋示方書・同解説 S53、55	梶谷調査工事㈱
C-41	東前歩道橋	都筑区茅ヶ崎東3丁目5番	昭和58年3月	PC単純U桁橋	逆T式橋台	直接基礎	24.60（23.70）	3.00	群集荷重	道路橋示方書・同解説 S53、55	計画エンジニヤリング㈱
C-42	大原歩道橋	都筑区茅ヶ崎南4丁目1番	昭和58年3月	PC単純U桁橋	逆T式橋台	直接基礎	29.40（28.50）	3.00	群集荷重	道路橋示方書・同解説 S53、55	計画エンジニヤリング㈱
C-43	向原橋	都筑区桜並木9番	昭和59年3月	PC単純中空床版橋	逆T式橋台、壁式橋脚	鋼管杭 φ600×7.50	46.40（22.50+23.00）	3.00	TL-14	道路橋示方書・同解説 S53、55	千代田コンサルタント㈱
C-44	丸沢歩道橋	都筑区勝田南2丁目7番	昭和61年3月	PC単純U桁橋	逆T式橋台	A_1直接基礎、A_2鋼管杭 φ600×7.50	24.80（23.90）	3.00	群集荷重	道路橋示方書・同解説 S53、55	日本設計㈱
C-45	陽光歩道橋	都筑区仲町台4丁目20番	昭和59年3月	PC2径間連続中空床版橋、PC単純中空床版橋	逆T式橋台、柱式橋脚	鋼管杭 φ600、800×16.00～18.50	102.50（2@15.55+22.60+2@23.05）	3.00	群集荷重	道路橋示方書・同解説 S53、55	梶谷エンジニア㈱
C-46	観音歩道橋	都筑区仲町台4丁目19番	昭和59年3月	PC3径間連続U桁橋	逆T式橋台、T型式橋脚	直接基礎	48.80（23.70+5.00+19.20）	3.00	群集荷重	道路橋示方書・同解説 S53、55	梶谷調査工事㈱
C-47	新田歩道橋	都筑区新栄町14番	昭和58年10月	PC単純中空床版橋	逆T式橋台	鋼管杭 φ600×7.00	26.90（26.00）	2.25	群集荷重	道路橋示方書・同解説 S53、55	梶谷調査工事㈱
C-48	北原歩道橋	都筑区新栄町16番	昭和60年2月	PC単純U桁橋	逆T式橋台	鋼管杭 φ600×9.50～10.00	24.60（23.80）	3.00	群集荷重	道路橋示方書・同解説 S53、55	梶谷調査工事㈱
C-49	匠橋	都筑区仲町台2丁目7番	昭和59年3月	鋼単純鋼床版トラスト桁橋	柱式橋脚	鋼管杭 φ800×16.00～17.00	41.60（5.00+30.00+5.00）	5.00	TL-14	道路橋示方書・同解説 S53、55	計画エンジニヤリング㈱
C-50	稲波歩道橋	都筑区早渕3丁目9番	平成3年3月	PC単純中空床版橋	逆T式橋台	鋼管杭 φ500×7.00～8.50	23.50（22.60）	3.00	群集荷重	道路橋示方書・同解説 S53、55	エス・テー・コンサルタント㈱
C-51	七塚歩道橋	都筑区早渕1丁目21番	昭和58年1月	PC単純U桁橋	逆T式橋台	鋼管杭 φ600×3.50	25.60（24.80）	3.00	群集荷重	道路橋示方書・同解説 S53、55	梶谷調査工事㈱
C-52	新吉田歩道橋	都筑区早渕3丁目20番	平成4年11月	PC単純U桁橋	A_1逆T式橋台、A_2箱式橋台	鋼管杭 φ700×13.00	26.00（25.14）	3.00	群集荷重	道路橋示方書・同解説 S55、H2	梶谷調査工事㈱

橋梁No.	橋名	所在地	竣工年月	上部構造形式	下部構造形式	基礎構造形式	橋長（支間）	幅員	設計荷重	適用示方書	設計所
C-53	西山歩道橋	都筑区早渕1丁目32番	昭和58年10月	PC単純U桁橋	逆T式橋台	鋼管杭 φ500×10.50～12.00	25.00（24.14）	3.00	群集荷重	道路橋示方書・同解説 S53、55	計画エンジニヤリング㈱
C-54	学園歩道橋	都筑区茅ヶ崎南2丁目2番	平成3年10月	PC単純中空床版橋	A_1ラーメン式橋台、A_2逆T式橋台	PHC杭 φ500×4.50～5.00	31.00（30.10）	4.00	群集荷重	道路橋示方書・同解説 S53、55	計画エンジニヤリング㈱
D-1	朝霧橋	都筑区大丸10番	昭和58年3月	鋼単純フィーレンデール橋	逆T式橋台	鋼管杭 φ700×11.00～15.00	44.97（44.44）	3.00	TL-14	道路橋示方書・同解説 S53、55	千代田コンサルタント㈱
D-2	月出松公園橋	都筑区加賀原1丁目4番	昭和62年2月	RC固定アーチ橋	L型式橋台	PHC杭 φ500×13.00	29.00（28.50）	3.00	TL-14	道路橋示方書・同解説 S53、55	計画エンジニヤリング㈱
D-3	ささぶね橋	都筑区荏田東3丁目2番	昭和60年1月	RC門型ラーメン橋	—	ベノト杭 φ1000×6.50	16.80（13.20）	3.80+1.20	TL-14	道路橋示方書・同解説 S53、55	㈱長大橋設計センター
D-4	鴨池公園橋	都筑区荏田東3丁目2番	昭和58年3月	PC連続V脚型ラーメン橋	V型橋脚	鋼管杭 φ600×5.50～7.50	59.04（8.50+18.00+6.00+18.00+8.50）	5.00	TL-14	道路橋示方書・同解説 S53、55	千代田コンサルタント㈱
D-5	蛍見橋	都筑区荏田東4丁目10番	昭和61年3月	RC単純T桁橋	逆T式橋台	A_1鋼管杭 φ500×5.00、A_2直接基礎	14.70（14.00）	6.00	TL-14	道路橋示方書・同解説 S53、55	計画エンジニヤリング㈱
D-6	美四季橋	都筑区茅ヶ崎南1丁目3番	昭和60年2月	PC3径間連続中空床版橋	逆T式橋台、壁式橋脚	鋼管杭 φ500×6.00～14.00	48.00（11.55+24.00+11.55）	3.00	TL-14	道路橋示方書・同解説 S53、55	計画エンジニヤリング㈱
D-7	春雨橋	都筑区早渕1丁目3番	平成1年3月	PC単純中空床版橋	逆T式橋台	A_1鋼管杭 φ500×7.00～8.50、A_2直接基礎	25.80（24.90）	3.00	TL-14	道路橋示方書・同解説 S53、55	㈱アジア共同設計コンサルタント
H	茅ヶ崎東歩道橋	都筑区茅ヶ崎中央9番	平成4年3月	PC単純U桁橋	逆T式橋台	鋼管杭 φ500×5.50～8.00	32.50（31.60）	3.00	群集荷重	道路橋示方書・同解説 S55、H2	エス・テー・コンサルタント㈱
I	中丸歩道橋	都筑区茅ヶ崎中央15番	昭和58年3月	PC単純U桁橋	逆T式橋台	鋼管杭 φ600×8.00～9.00	24.40（23.50）	3.00	TL-14	道路橋示方書・同解説 S53、55	計画エンジニヤリング㈱
J	開成歩道橋	都筑区茅ヶ崎中央17番	昭和59年3月	PC単純T桁橋	逆T式橋台	鋼管杭 φ800×6.00～7.00	23.90（23.10）	5.50	TL-14	道路橋示方書・同解説 S53、55	㈱長大橋設計センター
J'	はなやぎ歩道橋	都筑区茅ヶ崎中央14番	平成9年2月	鋼単純鋼床版鈑桁橋	L型橋台、T型式橋脚	直接基礎	20.31（19.50）	3.60	群集荷重	道路橋示方書・同解説 H6	オリエンタルコンサルタンツ㈱
K	中村歩道橋	都筑区茅ヶ崎中央24番	平成8年6月	PC単純中空床版橋	L型橋台	直接基礎	33.90（33.04）	3.00	群集荷重	道路橋示方書・同解説 H6	国際土木コンサルタント㈱
L	まちづくり歩道橋	都筑区茅ヶ崎中央32番	平成7年9月	PC単純中空床版橋	箱式橋台	A_1PHC杭 φ500×7.00、A_2直接基礎	25.10（24.32）	4.20	群集荷重	道路橋示方書・同解説 H6	セントラルコンサルタント㈱
M	春風歩道橋	都筑区茅ヶ崎中央33番	平成8年6月	PC単純中空床版橋	逆T式橋台	A_1PHC杭 φ600×6.00、A_2直接基礎	24.90（24.10）	5.00	TL-14	道路橋示方書・同解説 H2、6	㈱アジア共同設計コンサルタント
N	緑門歩道橋	都筑区茅ヶ崎中央36番	平成9月1月	鋼単純鋼床版鈑桁橋	逆T式橋台、壁式橋脚	直接基礎	19.00（18.54）	4.60～5.20	群集荷重	道路橋示方書・同解説 H6	計画エンジニヤリング㈱
O	そよ風歩道橋	都筑区茅ヶ崎中央39番	平成9年1月	RC単純中空床版橋	逆T式橋台	PHC杭 φ700×7.00～10.00	17.70（16.85）	5.00	群集荷重	道路橋示方書・同解説 H6	㈱三松設計事務所
P	見晴らし歩道橋	都筑区茅ヶ崎中央40番	平成9年1月	鋼単純鋼床版鈑桁橋	箱式橋台、壁式橋脚	PHC杭 φ600×11.00	22.10（21.64）	4.60	群集荷重	道路橋示方書・同解説 H2、6	計画エンジニヤリング㈱
Q	みらい歩道橋	都筑区茅ヶ崎中央40番	平成9年3月	PC単純中空床版橋	逆T式橋台、ラーメン式橋脚	直接基礎	42.00（41.00）	5.00	群集荷重	道路橋示方書・同解説 S55、H2	オリエンタルコンサルタンツ㈱
S	都筑ふるさと歩道橋	都筑区茅ヶ崎中央5番	平成7年3月	PC単純中空床版橋	逆T式橋台	A_1直接基礎、A_2PHC杭 φ600×9.00	38.50（37.50）	6.00	TL-14	道路橋示方書・同解説 H6	オリエンタルコンサルタンツ㈱
T	つどい歩道橋	都筑区茅ヶ崎中央4番	平成9年1月	PC単純箱桁橋	A_1箱式橋台、A_2逆T式橋台	直接基礎	34.80（33.92）	3.50	群集荷重	道路橋示方書・同解説 H2、6	計画エンジニヤリング㈱
U	センター南歩道橋	都筑区茅ヶ崎中央1番	平成9年1月	PC単純中空床版橋	逆T式橋台、壁式橋脚	A_1直接基礎、P_1場所打ち杭 φ1500×10.00	29.00（28.225）	4.00	群集荷重	道路橋示方書・同解説 H2、6	日本技術開発㈱
V	茅ヶ崎城址歩道橋	都筑区茅ヶ崎中央2番	平成3年7月	鋼単純鋼床版鈑桁橋	逆T式橋台	直接基礎	33.20（32.50）	4.50	TL-14	道路橋示方書・同解説 S55、H2	国際土木コンサルタント㈱
W	桜山歩道橋	都筑区茅ヶ崎中央56番	平成8年12月	鋼単純鋼床版鈑桁橋	壁式橋脚	直接基礎	33.50（32.10）	5.00	群集荷重	道路橋示方書・同解説 H2、6	国際土木コンサルタント㈱
Y	であい橋	都筑区茅ヶ崎中央4番	平成7年9月	RCボックスカルバート	—	PHC杭 φ600×9.00	8.00×3.50	7.00	群集荷重	道路橋示方書・同解説 H2、6	㈱オオバ

港北ニュータウン橋梁集

平成9年5月29日発行

発行—— 住宅・都市整備公団　港北開発局
〒224 横浜市都筑区茅田東四丁目10番2号
電話 045(943)7428　FAX 045(941)8109