



臨港交通施設として整備される道路橋の活荷重の取扱い等について（通知）

技術基準の種類：設計・施工
通知日：平成6年1月12日

受港第 76 号
平成6年1月12日

倉吉土木事務所長
米子土木事務所長
鳥取港湾事務所長

様

港湾課長

臨港交通施設として整備される道路橋の活荷重の取扱い等について（通知）

このことについて、別添写しのとおり通知がありましたので、平成6年1月25日以降の設計から適用してください。

港技第175号
平成5年11月25日

鳥取県 土木部長 殿

運輸省港湾局技術課長

臨港交通施設として整備される道路橋の活荷重の取扱い等について

標記については、「港湾の施設の技術上の基準を定める省令について（通達）」（昭和63年10月14日付け、港技第123号）及び「港湾の施設の技術上の基準を定める省令について（通達）」の適用について」（平成元年3月18日付け、港技第51号）に基づき実施されているところであるが、今般、道路構造令第35条の改正に伴い、道路橋示方書が別添のとおり一部改訂されたので、今後、臨港交通施設として道路橋等を整備する場合、港湾の施設の技術上の基準の運用にあたっては、特に下記事項について遺漏のないよう取り扱われたい。

なお、貴管内の市町村が管理する地方港湾の港湾管理者に対しては、貴職より本通知の内容の周知方お願いする。

記

「港湾の施設の技術上の基準・同解説」（平成元年、日本港湾協会）のうち、道路橋示方書を準用する場合には、以下のように対処するものとする。

1. 適用について
平成5年11月25日以降の設計に適用するものとする。
2. 活荷重について
臨港交通施設として整備される道路橋等を設計するに際し、設計自動車荷重は25tfとし、活荷重は、原則として、B活荷重を適用するものとする。
3. 適用箇所について
 - (1) 第一部一般第2編設計条件第15章上載荷重（自重及び載荷重）15.4活荷重
 - (2) 第二部一般第9編その他の港湾の施設第1章臨港交通施設1.7橋等

道路橋示方書一部改訂

共通編

鋼橋編

コンクリート橋編

下部構造編

道路橋示方書の一部を次のように改訂する。

共通編、 鋼橋編、 コンクリート橋編及び 下部構造編中

「SS41」を「SS400」に、
「SM41」を「SM41」に、
「SM41A」を「SM400 A」に、
「SM41B」を「SM400 B」に、
「SM41C」を「SM400 C」に、
「SM50」を「SM490」に
「SM50A」を「SM490 A」に、
「SM50B」を「SM490 B」に、
「SM50C」を「SM490 C」に、
「SM50Y」を「SM490 Y」に、
「SM50YA」を「SM490 YA」に、
「SM50Y B」を「SM490 Y B」に、
「SM53」を「SM520」に、
「SM53B」を「SM520 B」に、
「SM53C」を「SM520 C」に、
「SM58」を「SM570」に、
「SMA41W」を「SMA400W」に、
「SMA41AW」を「SMA400 AW」に、
「SMA41BW」を「SMA400 BW」に、
「SMA41CW」を「SMA400 CW」に、
「SMA50W」を「SMA490W」に、
「SMA50AW」を「SMA490 AW」に、
「SMA50BW」を「SMA490 BW」に、
「SMA50CW」を「SMA490 CW」に、
「SMA58W」を「SMA570W」に、
「STK41」を「STK400」に、
「STK50」を「STK490」に、
「SKK41」を「SKK400」に、
「SKK50」を「SKK490」に、
「SKY41」を「SKY400」に、
「SKY50」を「SKY490」に、
「SF50A」を「S F490 A」に、
「SF55A」を「S F540 A」に、
「SC46」を「SC450」に、
「SCW42」を「SCW410」に、
「SCW49」を「SCW480」に、
「SR24」を「SR235」に、
「SD30A」を「SD295 A」に
「SD30B」を「SD295 B」に、
「SD35」を「SD345」に、
「SBPR80 / 95」を「SBPR785 / 930」に、
「SBPR80 / 105」を「SBPR785 / 1030」に、
「SBPR95 / 110」を「SBPR930 / 1080」に、
「SBPR95 / 120」を「SBPR930 / 1180」に改める。

共通編

1. 3 を次のように改める。
 1. 3 橋の設計自動車荷重
(1) 橋は、その設計に用いる設計自動車荷重を25tfとし、当該橋における大型の自動車の交通の状況を勘案して、安全な交通を確保することができる構造とするものとする。
(2) 大型の自動車の交通の状況は、2. 1. 3 に規定する活荷重において考慮するものとする。
2. 1. 3 を次のように改める。
 2. 1. 3 活荷重
活荷重は、自動車荷重 (T荷重、L荷重)、群集荷重および軌道の車両荷重とし、大型の自動車の交

通の状況に応じてA活荷重およびB活荷重に区分する。

(1) 適用

高速自動車国道、一般国道、都道府県道およびこれらの道路と基幹的な道路網を形成する市町村道の橋の設計にあたってはB活荷重を適用するものとする。その他の市町村道の設計にあたっては、大型の自動車の交通の状況に応じてA活荷重またはB活荷重を適用するものとする。

(2) B活荷重

1) 床版および床組を設計する場合の活荷重

床版および床組を設計する場合の活荷重は次のとおりとする。

車道部分には図 2.1.1 に示すT荷重を載荷するものとする。T荷重は橋軸方向には1組、橋軸直角方向には組数に制限がないものとし、設計部材に最も不利な応力が生じるように載荷するものとする。T荷重の橋軸直角方向の載荷位置は、載荷面の中心が車道部分の端部より25cmまでとする。載荷面の辺長は、橋軸方向および橋軸直角方向にそれぞれ20cmおよび50cmとする。

床組を設計する場合には、T荷重によって算出した断面力等に表 2.1.2 に示す係数を乗じたものを用いるものとする。ただし、この係数は1.5を超えてはならない。

支間長がとくに長い縦げたなどは、T荷重とL荷重のうち不利な応力を与える荷重を用いて設計するものとする。

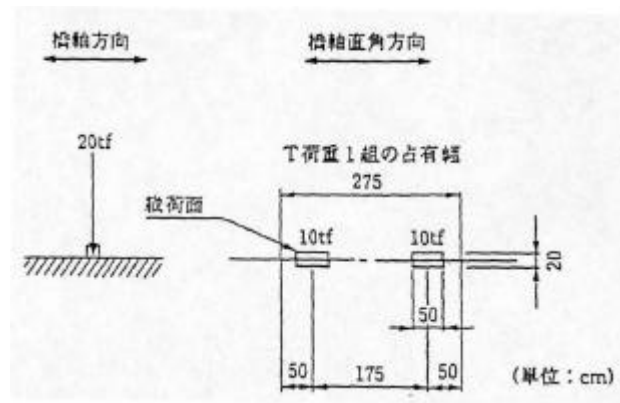


図 - 2 . 1 . 1 T荷重

表 - 2 . 1 . 2 床組等の設計に用いる係数

部材の支間長 L (m)	$L \leq 4$	$L > 4$
係数	1.0	$\frac{L}{32} + \frac{7}{8}$

ii) 歩道等には、群集荷重として 500kgf/m^2 の等分布荷重を載荷するものとする。

軌道には、軌道の車両荷重とT荷重のうち設計部材に不利な応力を与える荷重を載荷するものとする。軌道の車両は両数に制限がないものとし、設計部材に最も不利な応力を与えるように載荷するものとする。占有幅および荷重は、当該軌道の規定によるものとする。

2) 主げたを設計する場合の活荷重

主げたを設計する場合の活荷重は次のとおりとする。

1) 車道部分には図 2.1.2 および表 2.1.3 に示す2種類の等分布荷重 p_1 、 p_2 よりなるL荷重を載荷するものとし、 p_1 は1橋につき1組とする。L荷重は着目している点または部材に最も不利な応力が生じるように、橋の幅5.5mまでは等分布荷重 p_1 および p_2 (主載荷荷重) を、残りの部分にはそれらのおおのこの1/2 (従載荷荷重) を載荷するものとする。

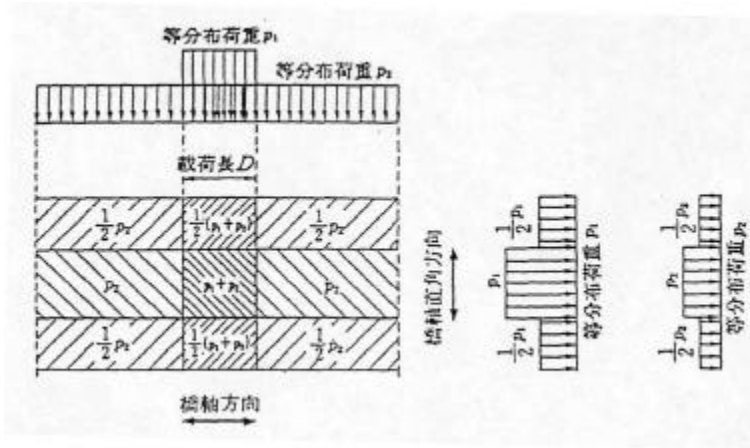


図 - 2.1.2 L荷重

表 2.1.3 L荷重 (B活荷重)

主載荷荷重 (幅5.5m)						従載荷重
等分布荷重 p_1			荷重 p_2			
載荷長 D (m)	荷重 (kgf/m ²)		荷重 (kgf/m ²)			
	曲げモーメントを算出する場合	せん断力を算出する場合	$L \leq 80$	$80 < L \leq 130$	$L > 130$	
10	1,000	1,200	350	$430 - L$	300	主幹荷重の50%

ただし、支間長がとくに短い主げたや床版橋は、T荷重とL荷重のうち不利な応力を与える荷重を用いて設計するものとする。T荷重を用いて設計する場合には、T荷重は橋軸直角方向には2組を限度とし、3組目からは1/2に低減することとする。また、T荷重によって算出した断面力等には表 2.1.2 に示す係数を乗じるものとするが、この係数は1.5を超えてはならない。

なお、ゲルバーげたの吊げたおよび片持部に対しては、表 2.1.3 における支間長 L としてそれぞれ図 2.1.3 に示す L_1 および L_2 をとるものとする。

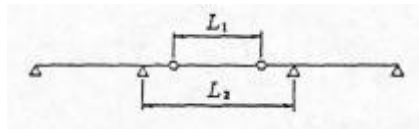


図 - 2.1.3

2) 歩道等には、群集荷重として表 2.1.4 に示す等分布荷重を載荷するものとする。

表 2.1.5 歩道等に載荷する等分布荷重

支間長 L (m)	$L \leq 80$	$80 < L \leq 130$	$L > 130$
等分布荷重 (kgf/m ²)	350	$430 - L$	300

- iii) 軌道には、軌道の車両荷重とL荷重のうち設計部材に不利な応力を与える荷重を載荷するものとする。軌道の車両は両数に制限がないものとし、占有幅および荷重は当該軌道の規定によるものとする。自動車の通行を許さない軌道敷がある場合には、L荷重の載荷幅はこの部分を除いてもよい。
- 3) 下部構造を設計する場合の活荷重
下部構造を設計する場合の上部構造に載荷する活荷重は、原則として2)に規定する荷重とする。

(3) A活荷重

- 1) 床版および床組を設計する場合の活荷重
床版および床組を設計する場合の活荷重は次のとおりとする。
 - i) 車道部分には図-2.1.1に示すT荷重を載荷するものとする。T荷重は橋軸方向には1組、橋軸直角方向には組数に制限がないものとし、設計部材に最も不利な応力が生じるように載荷するものとする。T荷重の橋軸直角方向の載荷位置は、載荷面の中心が車道部分の端部より25cmまでとする。載荷面の辺長は、橋軸方向および橋軸直角方向にそれぞれ20cmおよび50cmとする。
支間長がとくに長い縦げたなどは、T荷重とL荷重のうち不利な応力を与える荷重を用いて設計するものとする。
 - ii) 歩道等には、群集荷重として 500kgf/m^2 の等分布荷重を載荷するものとする。
 - iii) 軌道には、軌道の車両荷重とT荷重のうち設計部材に不利な応力を与える荷重を載荷するものとする。軌道の車両は両数に制限がないものとし、設計部材に最も不利な応力を与えるように載荷するものとする。占有幅および荷重は、当該軌道の規定によるものとする。
- 2) 主げたを設計する場合の活荷重
主げたを設計する場合の活荷重は次のとおりとする。
 - i) 車道部分には、図-2.1.2および表-2.1.5に示す2種類の等分布荷重 p_1 、 p_2 よりなるL荷重を載荷するものとし p_1 は1橋につき1組とする。L荷重は着目している点または部材に最も不利な応力が生じるように、橋の幅5.5mまでは等分布荷重 p_1 および p_2 (主載荷荷重) を、残りの部分にはそれらのおおの1/2 (従載荷荷重) を載荷するものとする。

表-2.1.5 L荷重 (A活荷重)

主載荷荷重 (幅5.5m)						従載荷重
載荷長 D (m)	等分布荷重 p_1		荷重 p_2			
	荷重 (kgf/m ²)		荷重 (kgf/m ²)			
	曲げモーメントを算出する場合	せん断力を算出する場合	$L \leq 80$	$80 < L \leq 130$	$L > 130$	
10	1,000	1,200	350	$430 - L$	300	主幹荷荷重の50%

L: 支間長 (m)

- ただし、支間長がとくに短い主げたや床版橋は、T荷重とL荷重のうち不利な応力を与える荷重を用いて設計するものとする。T荷重を用いて設計する場合には、T荷重は橋軸直角方向には2組を限度とし、3組目からは1/2に低減することとする。
なお、ゲルバーげたの吊げたおよび片持部に対しては、表-2.1.5における支間長Lとして、それぞれ図-2.1.3に示す L_1 および L_2 をとるものとする。
- ii) 歩道等には、群集荷重として表-2.1.4に示す等分布荷重を載荷するものとする。
- iii) 軌道には、軌道の車両荷重とL荷重のうち設計部材に不利な応力を与える荷重を載荷するものとする。軌道の車両は両数に制限がないものとし、占有幅および荷重は当該軌道の規定によるものとする。自動車の通行を許さない軌道敷がある場合には、L荷重の載荷幅はこの部分を除いてもよい。
- 3) 下部構造を設計する場合の活荷重
下部構造を設計する場合の上部構造に載荷する活荷重は、原則として2)に規定する荷重とする。

- 2.1.4を削り、2.1.5を2.1.4とし、
- 2.1.6を2.1.5とし、
- 2.1.7を2.1.6とし、
- 2.1.8中「図-2.1.7」を「図-2.1.4」に改め、2.1.8を2.1.7とし、

- 2.1.9 を2.1.8 とし、
 - 2.1.10中「負載」を「載荷」に改め、2.1.10を2.1.9 とし、
 - 2.1.11中「負載」を「載荷」に、「図-2.1.8」を「図-2.1.5」に、「図-2.1.9」を「図-2.1.6」に改め、2.1.11を2.1.10とし、
 - 2.1.12を2.1.11とし、
 - 2.1.13を2.1.12とし、
 - 2.1.14を2.1.13とし、
 - 2.1.15を2.1.14とし、
 - 2.1.16を2.1.15とし、
 - 2.1.17中「T荷重の10%」を「2.5tf」に改め、2.1.17を2.1.16とし、
 - 2.1.18を2.1.17とし、
 - 2.1.19を2.1.18に改める。
- 4.1.3 中「2.1.12」を「2.1.11」に改める。
- 5.2 中「橋の等級」を「活荷重」に改める。

鋼橋編

6.1.3の図 6.1.2を次のように改める。

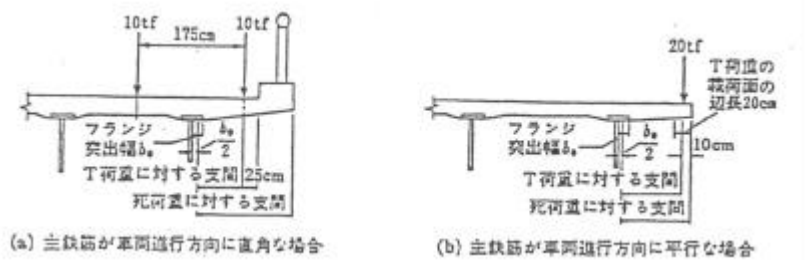


図 6.1.2 片持版の支間

6.1.4を次のように改める。

6.1.4 床版の設計曲げモーメント

- (1) B活荷重で設計する橋においては、T荷重（衝撃を含む）による床版の単位幅（1m）あたりの設計曲げモーメントは、表-6.1.1に示す式で算出するものとする。また、床版の支間が専両進行方向に直角の場合の、単純版および連続版の主鉄筋方向の設計曲げモーメントは、表-6.1.1により算出した曲げモーメントに、表-6.1.2の割増し係数を乗じた値とする。
- (2) A活荷重で設計する橋においては、設計曲げモーメントは、表-6.1.1に示す式で算出した値を20%低減した値としてよい。

表 - 6 . 1 . 1 T荷重（衝撃を含む）による床版の単位幅（1m）あたりの設計曲げモーメント

(kgf・m/m)

版の区分	曲げモーメントの種類	床版の支間の方向 曲げモーメントの方向 適用範囲(m)	車両進行方向に直角の場合		車両進行方向に平行の場合		
			主鉄筋方向の曲げモーメント	配力鉄筋方向の曲げモーメント	主鉄筋方向の曲げモーメント	配力鉄筋方向の曲げモーメント	
単純版	支間曲げモーメント	$0 < L \leq 4$	$+ (0.12L + 0.07) P$	$+ (0.10L + 0.04) P$	$+ (0.22L + 0.08) P$	$+ (0.06L + 0.06) P$	
連続版	支間曲げモーメント	中間支間 端支間	$0 < L \leq 4$	$+ ($ 単純版の80%)	$+ ($ 単純版の80%)	$+ ($ 単純版の80%)	$+ ($ 単純版のと同じ)
				$+ ($ 単純版の90%)	$+ ($ 単純版のと同じ)		
片持版	支 点 先端付近	$0 < L \leq 1.5$	$- ($ 単純版の80%)	-----	$- ($ 単純版の80%)	-----	
			$- ($ 単純版の80%)	-----	$- ($ 単純版の80%)	-----	
片持版	支 点 先端付近	$0 < L \leq 1.5$	$\frac{PL}{(1.30L + 0.25)}$	-----	$- (0.70L + 0.22) P$	-----	
			-----	$- (0.15L + 0.13) P$	-----	$- (0.16L + 0.07) P$	

表 - 6 . 1 . 2 床版の支間方向が車両進行方向に直角の場合の単純版および連続版の主鉄筋方向の曲げモーメントの割増し係数

支間長 L (m)	L ≤ 2.5	2.5 < L ≤ 4.0
割増し係数	1.0	$1.0 + (L - 2.5) / 12$

ここに、

L : 6 . 1 . 3 に示すT荷重に対する床版の支間 (m)
P : 共通編2 . 1 . 3 に示すT荷重の片側荷重 (10,000kgf)

(3) 等分布死荷重による床版の単位幅 (1m) あたりの設計曲げモーメントは、表 - 6 . 1 . 3 に示す式で算出してよい。

表 - 6 . 1 . 3 等分布死荷重による床版の単位幅 (1m) あたりの設計曲げモーメント (kgf・m/m)

版の区分	曲げモーメントの種類	主鉄筋方向の曲げモーメント	配力鉄筋方向の曲げモーメント	
単純版	支間曲げモーメント	$+ w L^2 / 8$	無視してよい	
片荷版	支点曲げモーメント	$- w L^2 / 2$		
連続版	支間曲げモーメント	端 支 間		$+ w L^2 / 10$
		中 間 支 間		$+ w L^2 / 14$
	支点曲げモーメント	2支間の場合		$- w L^2 / 8$
		3支間以上の場合	$- w L^2 / 10$	

ここに、

L : 6 . 1 . 3 に示す死荷重に対する床版の支間 (m)

w : 等分布死荷重 (kgf・m²)

- (4) 床版を支持するけたの剛性が著しく異なり、そのために生じる付加曲げモーメントめ大きさが無視できない場合は、この付加曲げモーメントを考慮するものとする。この場合は、床版を支持するけたの剛性の相違を考えて、設計曲げモーメントを算出しなければならない。
- (5) 高欄に作用する推力、橋梁用車両防護柵および高欄兼用車両防護柵に作用する衝突荷重による床版の設計曲げモーメントは、それぞれ共通編 4 . 2 . 1 および 4 . 2 . 2 により算出するものとする。

6.1.5中「表-6.1.3」を「表-6.1.4」に、「大型車両」を「大型車」に改め、表-6.1.4および図-6.1.3を次のように改める。

表6.1.4 車道部分の床版の最小金厚 (cm)

版の区分	床版の支間の方向	
	車両方向に直角	車両進行方向に平行
単純版	$4L + 11$	$6.5L + 13$
連続版	$3L + 11$	$5L + 13$
片持版	$0 < L \leq 0.25$	$28L + 16$
	$L > 0.25$	$8L + 21$

ここに、
L: 6.1.3に示すT荷重に対する床版の支間 (m)

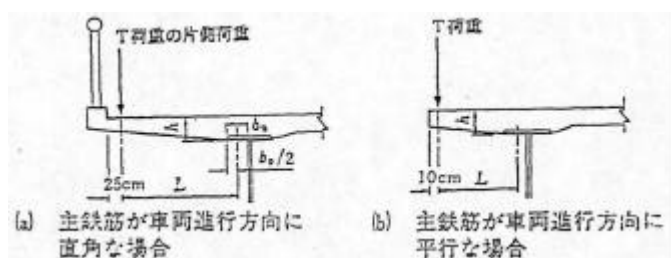


図-6.1.3

6.1.6中「表-6.1.4」を「表-6.1.5」に改める。
6.1.7中「表-6.1.5」を「表-6.1.6」に改める。
6.1.11中「の表-6.1.4」を削る。

6.2.2(2)を次のように改める。
(2) 床版および床組としての鋼床版の設計は、次の規定により行うものとする。

- 1) 活荷重は、共通編2.1.3によるものとする。
- 2) 衝撃係数 i は次のとおりとする。

) 縦リブ: $i = 0.4$
 ii) 横リブ: $i = \frac{20}{50 + L}$

ここに、L: 横リブの支間 (m)

3) B活荷重で設計する橋においては、横リブの設計に用いる断面力は、1)および2)で算出した断面力に、式(6.2.1)により算出した割増し係数を乗じた値とする。

$$k = k_0 \quad (L \leq 4)$$

$$k = k_0 - (k_0 - 1) \times (L - 4) / 6 \quad (4 < L \leq 10) \quad \text{----- (6.2.1)}$$

$$k = 1.0 \quad (L > 10)$$

ただし、 $k_0 = 1.0 \quad (B \leq 2)$
 $k_0 = 1.0 + 0.2 \times (B - 2) \quad (2 < B \leq 3)$
 $k_0 = 1.2 \quad (B > 3)$

ここに、
L: 横リブの支間 (m)、B: 横リブ間隔 (縦リブの支間) (m)

4) A活荷重で設計する橋においては、設計に用いる断面力は、1)および2)で算出した断面力を20%低減した値としてよい。

5) T荷重(衝撃を含まない)1組による縦リブの応力皮は表-6.2.2に規定する許容応力度を超えてほならない。

表-6.2.2 T荷重1組載荷にたいする縦リブの許容曲げ引張・圧縮応力度 (kgf/m²)

種類		鋼種			
		SS400 SM400 SMA400W	SM490	SM490Y SM520 SMA490W	SM570 SMA570W
母材		1,400	1,600	1,600	1,600
工場溶接	仕上げした全断面溶込みグループ溶接部	1,400	1,600	1,600	1,600
	仕上げしない全断面溶込みグループ溶接部	1,000	1,000	1,000	1,000
	リブ+字すみ肉溶接部	900	900	900	900
	連続縦すみ肉溶接部	1,100	1,100	1,100	1,100
現場溶接		原則として上記の値の80%とする。			

- 1) 応力方向に連続した母材上にある、応力方向に直角なすみ肉溶接
- 2) 応力方向に連続したすみ肉溶接

7.2(3)を削り、(4)を(3)に改め、表-7.2.1を次のように改める。

表-7.2.1 連続縦げた曲げモーメント (kgf・m)

端支間	$0.9M_0$
中間支間	$0.8M_0$
中間支点	$-0.7M_0$

M_0 : 単純げたとしての支間中央の曲げモーメント (kgf・m)

13.2中「負載」を「載荷」に改め、「なお、この際上部構造がラーメン橋脚上で連続構造でない場合、L荷重に含まれる線荷重は、隣りあう二つの上部構造のうち着目点により大きい影響を与える側に載荷するものとする。」を削る。

コンクリート橋編

5.3の図-5.3.2を次のように改める。

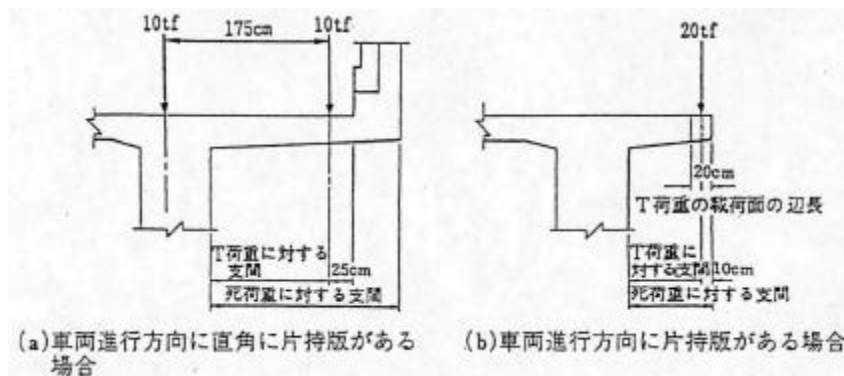


図-5.3.2

5.4.1の表 - 5.4.1を次のように改める。
 表5.4.1 車道部分の床版最小金厚
 (cm)

床版の区分		床版の支間の方向 (注)	
		車両進行方向に 直角	車両進行方向に 平行
単 純 版		4 / +11	6.5 / +13
連 続 版		3 / +11	5 / +13
片 持 版	$l \leq 0.25$	28 / +16	24 / +13
	$l > 0.25$	8 / +21	

ここに、1:5.3に規定するT荷重に対する床版の支間(m)
 (注)床版の支間の方向は図-5.4.1による。

5.5.1を次のように改める。
 5.5.1床版の設計曲げモーメント

- (1) B活荷重で設計する橋においては、T荷重(衝撃を含む)による床版の単位幅(1m)あたりの設計曲げモーメントは、表-5.5.1に示す式で算定するものとする。また、床版の支間が車両進行方向に直角の場合の単純版、連続版および片持版の支間方向の設計曲げモーメントは、表-5.5.1により算出した曲げモーメントに表-5.5.2および表-5.5.3の割増し係数を乗じた値とする。
- (2) A活荷重で設計する橋においては、設計曲げモーメントは、表-5.5.1に示す式で算定した値を20%低減した値としてよい。

表5.5.1 T荷重(衝撃を含む)による床版の単位幅(1m)あたりの設計曲げモーメント

(kgf・m/m)

版の区分	曲げモーメントの構造	構造	床版の支間の方向		車両進行方向に直角		車両進行方向に平行	
			通用範囲	曲げモーメントの方向	支間方向	支間に直角方向	支間方向	支間に直角方向
単純版	支間曲げモーメント	RC	$0 \leq l \leq 4$		$+ (0.12 l + 0.07) P$	$+ (0.12 l + 0.07) P$	$+ (0.12 l + 0.07) P$	$+ (0.12 l + 0.07) P$
		PC	$0 \leq l \leq 6$					
連続版	支間曲げモーメント	RC	$0 \leq l \leq 4$		$+ (\text{単純版の} 80\%)$	$+ (\text{単純版の} 80\%)$	$+ (\text{単純版の} 80\%)$	$+ (\text{単純版の} 80\%)$
		PC	$0 \leq l \leq 6$					
	支点曲げモーメント	RC	$0 \leq l \leq 4$		$- (0.15 l + 0.125) P$	—	$+ (\text{単純版の} 80\%)$	—
		PC	$0 \leq l \leq 6$					
片持版	支点曲げモーメント	RC	$0 \leq l \leq 1.5$		$\frac{- P l}{1.30 l + 0.25}$	—	$- (0.7 l + 0.22) P$	—
			$0 \leq l \leq 1.5$					
	PC	$1.5 \leq l \leq 3.0$		$- (0.6 l + 0.22) P$				
先端付近曲げモーメント	RC	$0 \leq l \leq 1.5$		—	$+ (0.15 l + 0.13) P$	—	$- (0.16 l + 0.07) P$	
	PC	$0 \leq l \leq 3.0$						

ここに、RC：鉄筋コンクリート床版
 PC：プレストレストコンクリート床版
 l ：5.3に規定するT荷重に対する床版の支間(m)
 P ：共通編2.1.3に示すT荷重の片側荷重(10,000kgf)
 (注)床版支間の方向は、図-5.4.1による。

表 - 5 . 2 . 2 床版の支間方向が車両進行方向に直角な場合の単純版および連続版の支間方向曲げモーメントの割増し係数

支間長 l (m)	$l \leq 2.5$	$2.5 < l \leq 4.0$	$4.0 < l \leq 6.0$
割増し係数	1.0	$1.0 + (l - 2.5) / 12$	$1.125 + (l - 4.0) / 26$

表 - 5 . 5 . 3 床版の支間方向が車両進行方向に直角な場合の片持版の支間方向曲げモーメントの割増し係数

支間長 (m)	$l \leq 1.5$	$1.5 < l \leq 3.0$
割増し係数	1.0	$1.0 + (l - 1.5) / 25$

(3) 等分布死荷重による床版の単位幅 (1 m) あたりの設計曲げモーメントは、表 - 5 . 5 . 4 により算出することを原則とする。

表 - 5 . 5 . 4 等分布死荷重による床版の単位幅 (1 m) あたりの設計曲げモーメント (kgf・m/m)

版の区分	曲げモーメントの種類	床版支間方向の曲げモーメント	床版支間直角方向の曲げモーメント
単純版	支間曲げモーメント	$+w \cdot l_d^2 / 8$	無視してよい
片持版	支点曲げモーメント	$-w \cdot l_d^2 / 2$	
連続版	支間曲げモーメント	$+w \cdot l_d^2 / 10$	
	支点曲げモーメント	$-w \cdot l_d^2 / 10$	

ここに、 w : 等分布死荷重 (kgf / m²)

l_d : 5 . 3 に規定する死荷重に対する床版の支間 (m)

- (4) 高欄に作用する権力、橋梁用車両防護柵および高欄兼用車両防護柵に作用する衝突荷重による床版の設計曲げモーメントは、それぞれ共通編 4 . 2 . 1 および 4 . 2 . 2 により算出するものとする。
 (5) 床版にプレストレスを導入する場合は、プレストレッシングにより生じる不静定力を考慮することを原則とする。ただし、不静定曲げモーメントが小さくなるように PC 鋼材を配置する場合は、この不静定曲げモーメントを無視することができる。

6 . 2 を次のように改める。

6 . 2 設計一般

(1) 主版部を設計する場合の断面力算出に用いる活荷重は、表 - 6 . 2 . 1 のとおりとする。

表 - 6 . 2 . 1 主版部を設計する場合の断面力算出に用いる活荷重

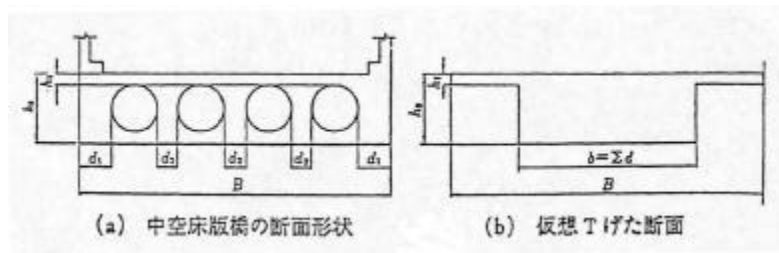
車道部に載荷する活荷重	T 荷重および L 荷重のうち不利な応力を与える荷重
歩道等に載荷する群集荷重	350kgf / m ²

(2) 片持床版部を設計する場合の断面力算出に用いる活荷重は、表 - 6 . 2 . 2 のとおりとする。

表 - 6 . 2 . 2 片持床版部を設計する場合の断面力算出に用いる活荷重

車道部に載荷する活荷重	T 荷重
歩道等に載荷する群集荷重	500kgf / m ²

- (3) 床版橋の設計にあたっては、共通編 4 . 2 . 1 の規定により高欄に作用する権力および車両防護柵に作用する衝突荷重の影響などを考慮するものとする。
 (4) 中空床版橋以外の床版橋で、線状あるいはそれに近い状態で支持される橋の設計では、せん断力に対する照査を省略することができる。
 (5) 中空床版橋のせん断力に対する照査にあたっては、充実部の幅の総和をウェブ厚とする T げた断面とみなしてよい。



ここに、 h_1 : 中空部上の最小厚さ (cm)

h_a : 版厚 (cm)

d_1 : 中空部と版側面の最小厚さ (cm)

d_2 : 中空部間の最小厚さ (cm)

B : 版金幅 (cm)

b : 換算ウェブ厚 (cm)

図 - 6.2.1 中空床版橋の仮想Tげた断面

6.3.2 中「(3) および (4) 項により断面力を算出する場合の」を削り、(3) 及び (4) を削る。

6.4 中「輪荷重」を「自動車荷重」に改める。

下部構造編

3.1.2 中「2.1.7」を「2.1.6」に改める。

5.2.3 中「負載」を「載荷」に改める。

5.3.1 中「2.1.8」を「2.1.7」に改める。

5.3.5 中「輪荷重」を「自動車荷重 (T荷重)」に改める。

7.3.2 中「2.1.8」を「2.1.7」に改める。

8.4.2 中「2.1.8」を「2.1.7」に改める。