

21世紀・飛躍へのかけ橋

「もっと元気に・京都アクションプラン」

まちの元気策

は づ か し

羽束師橋

都市計画道路 I・Ⅲ・46 外環状線



平成9年4月

京都市

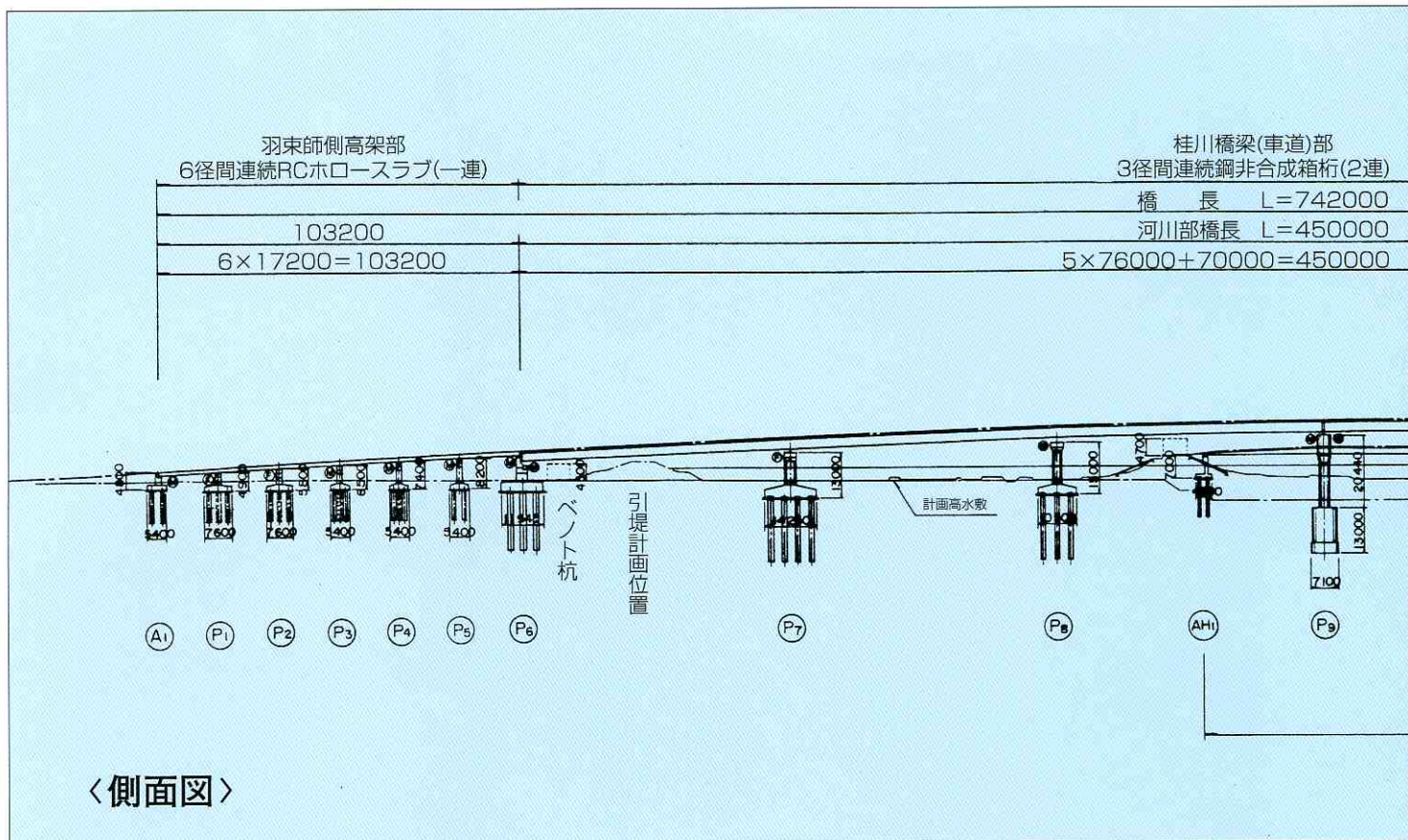
羽束師橋プロフィール

羽束師橋は、京都市伏見区の羽束師地区と横大路地区との間を結ぶ都市計画道路・外環状線の桂川に架かる橋梁で、橋長742m、幅員16.0m(車道4車線)の車道橋の下に、橋長240m、幅員4mの歩道橋を設置した二層構造となっており、総事業費は65億円です。

この橋梁整備事業は、平成元年度に建設省の補助事業として事業化されました。

都市計画道路・外環状線は、京都市山科区の山科

駅前三条通を起点として国道1号(五条通)、国道24号、伏見区桃山を経て、国道171号、長岡京市、向日市を經由し、国道9号を結ぶ延長約22.7kmの昭和43年に都市計画決定された市内の主要幹線道路です。羽束師橋の完成により、山科地区、伏見桃山地区と国道171号が結ばれることになり、京都市南部地域の益々の発展と交通渋滞の緩和に役立つことが期待されます。

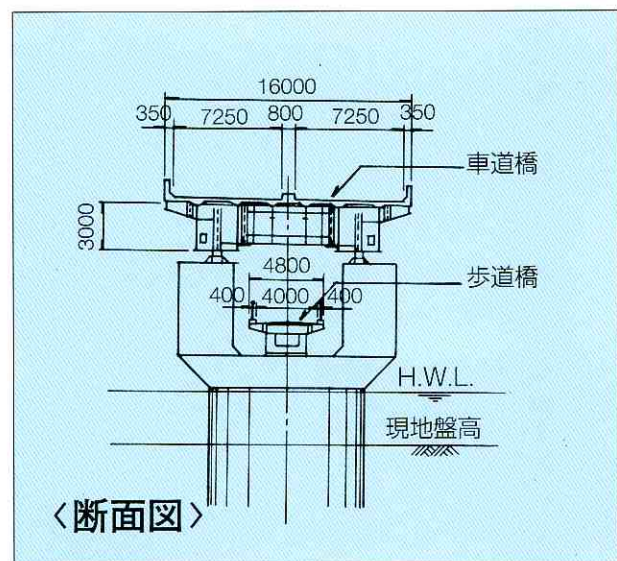
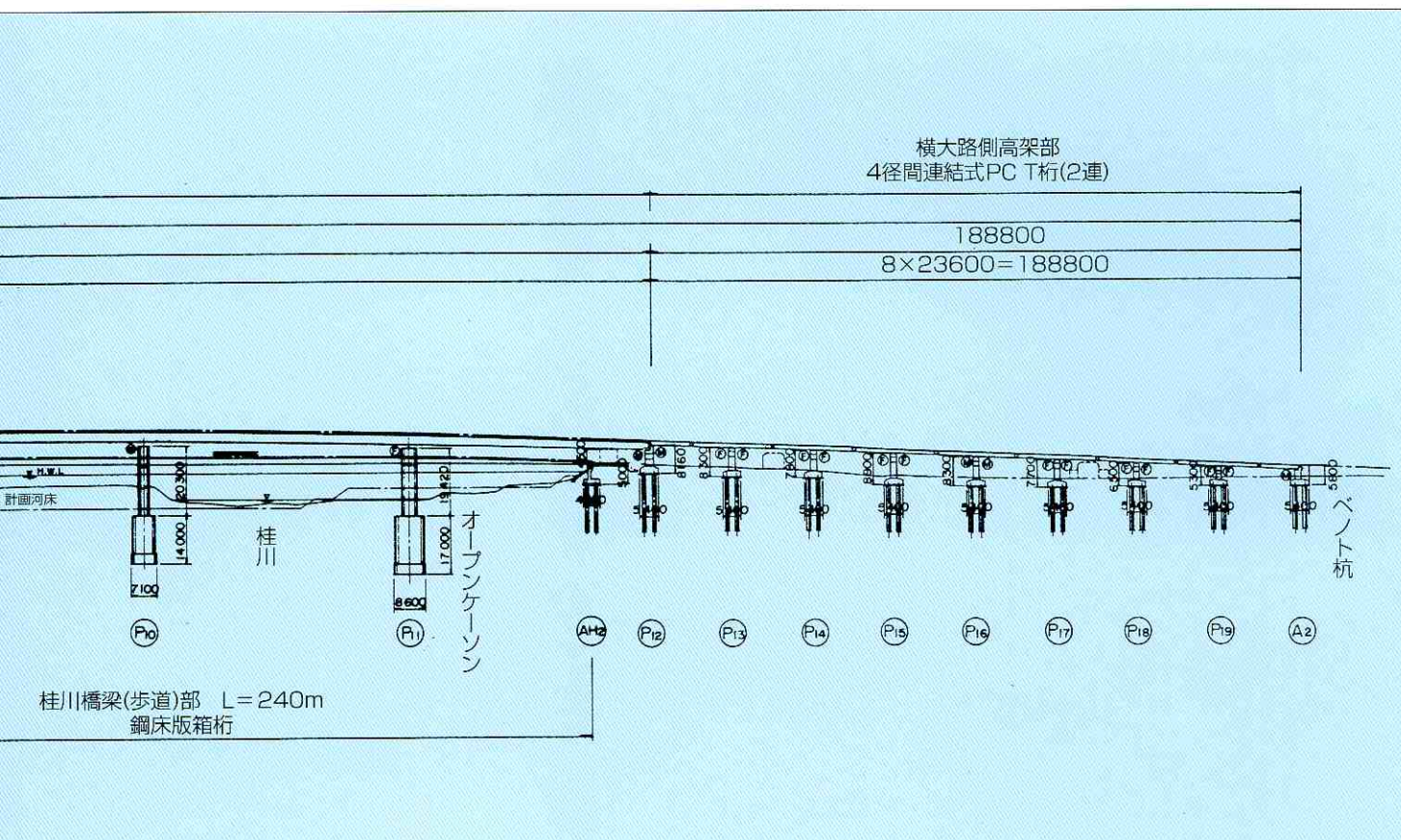


設計概要

道	路	規	格	第4種第1級
設	計	速	度	V=60km/h
車	線	数		4車線
橋		長		L=742.000m
橋 梁 形 式	羽束師側高架部	(上部工)	6径間連続RCホロースラブ(1連)	
		(下部工)	場所打ち杭基礎	
	桂川橋梁(車道)部	(上部工)	3径間連続鋼非合成箱桁(2連)	
		(下部工)	ケーソン基礎	
形	桂川橋梁(歩道)部	(上部工)	鋼床版箱桁 3径間連続(1連)、単純(1連)	
		(下部工)	ケーソン基礎	
式	横大路側高架部	(上部工)	4径間連結式PCT桁(2連)	
		(下部工)	場所打ち杭基礎	
活	荷	重		TL-20
地	震	荷	重	Kh=0.25

工程表

		平成元年度	2年度	3年度	4年度	5年度	6年度	7年度	8年度
仮設工(仮橋)									
桂川橋梁部	下部工								
	上部工								
羽束師側高架部	下部工								
	上部工								
横大路側高架部	下部工								
	上部工								



京都市内に架かる道路橋の長さベスト10

順位	橋名	架橋部	構造	橋長	管理
1	羽束師橋	桂川	鋼桁、PC桁	742m	市
2	東山高架橋	東大路通	鋼桁	559m	国
3	宇治川大橋	宇治川	鋼桁	545m	国
4	嵐山高架橋	京福電鉄	PC桁	540m	市
5	新観月橋	宇治川	鋼桁	537m	国
6	三栖高架橋	東高瀬川、京阪	鋼桁	480m	市
7	九条跨線橋	鴨川、JR、京阪	鋼桁、PC桁	418m	市
8	西大橋	桂川	鋼桁	326m	国
9	桃山高架橋	近鉄、京阪	鋼桁	314m	市
10	新久世橋	桂川	鋼桁	275m	国

羽束師橋の開通にあたって

私は、昨年12月に、ますます元気あふれる都市・京都をめざし、21世紀の飛躍へのかけ橋となる「もっと元気に・京都アクションプラン」を策定いたしました。

羽束師橋の開通は、このアクションプランに掲げる「ひと、まち、産業、文化、自然の5つの京都元気策」の中の「まちの元気策」の一つです。平成元年度より8年の歳月と65億円をかけ、本市南部地域における近年の交通量の増加に対応するとともに、歩行者等が安心して利用できるよう、整備を進めてまいりました。

この橋の完成が、本市南部地域の交通混雑の解消と地域の活性化に大きく寄与するとともに、市民の皆様が親しまれ、21世紀の飛躍へのかけ橋となるものと確信いたしております。

今後とも、夢とロマンあふれるまちづくりに全力を尽くしてまいりたいと考えておりますので、皆様方の一層の御支援並びに御協力を賜りますようお願い申し上げます。



京都市長

桺 幸 頼 兼



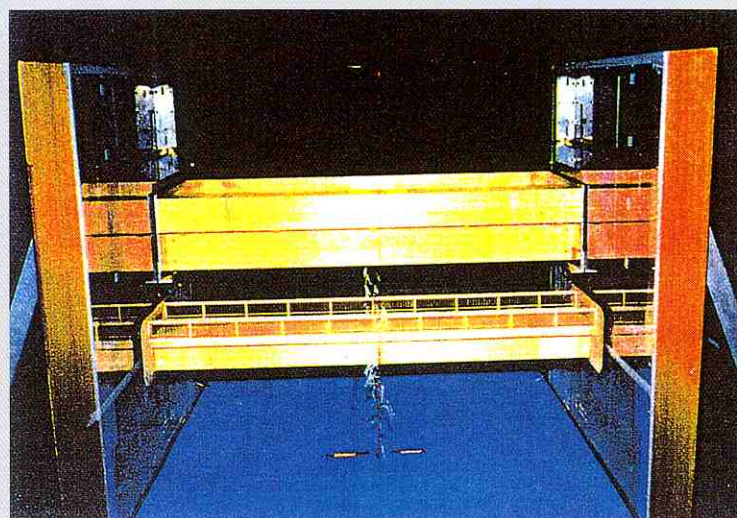
工事数量

脚 位 置	場 所	構 造	種 別	数 量
A1～P6	羽束師側高架部	上部工	RC桁コンクリート	1,062m ³
			鉄筋	230t
		下部工	コンクリート	1,289m ³
			鉄筋	91t
P6～P12	桂川橋梁(車道)部	上部工	鋼桁	2,427t
			床版コンクリート	2,283m ³
			床版鉄筋	557t
		下部工	コンクリート	4,571m ³
AH1～AH2	桂川橋梁(歩道)部	上部工	鉄筋	345t
P12～A2	横大路側高架部	上部工	鋼桁	398t
			PC桁コンクリート	1,280m ³
			PC鋼線	82t
		下部工	鉄筋	174t
			コンクリート	1,609m ³
			鉄筋	124t



風洞実験

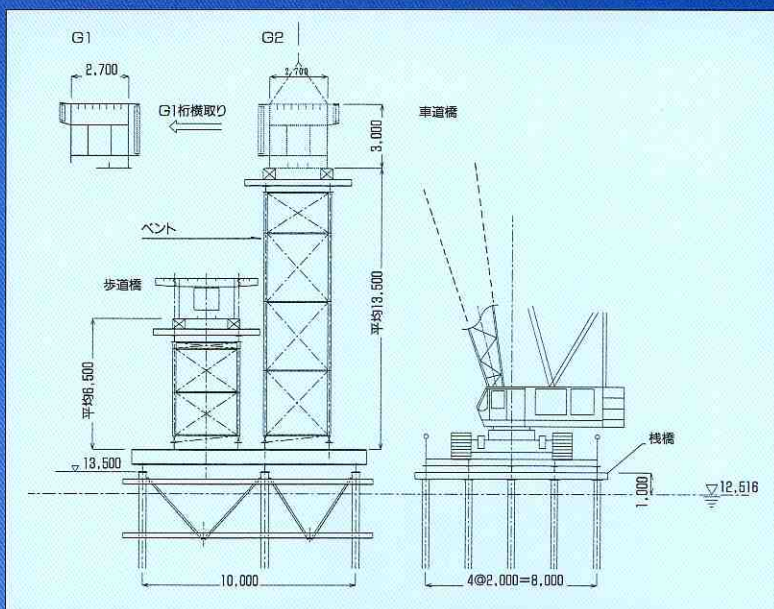
桂川部の橋梁は、4車線の車道橋の下に自転車歩行者専用道を設置した二層構造としています。歩道部の桁がスレンダーで車道部の桁に平行する構造であるため、暴風時に不安定な挙動が起こることが予想されるので、1/25縮尺の模型による風洞実験を行って耐風安定性を確認しました。



架設工法

桂川部の橋梁の架設にあたっては、渇水期を利用した作業であり、また平面線形が途中から変化しているために送り出しによる工法が難しいことや、多量のベント設置を避けるなどの理由により、下流側に棧橋を設置して棧橋上から1主桁ずつ架設を行う、トラッククレーンベント横取り工法を採用しました。

この工事のハイライトでもある横取りは、1主桁の総重量が500tにも達し、なおかつ曲線桁(R=600m)であることから、特に慎重な作業が要求されました。



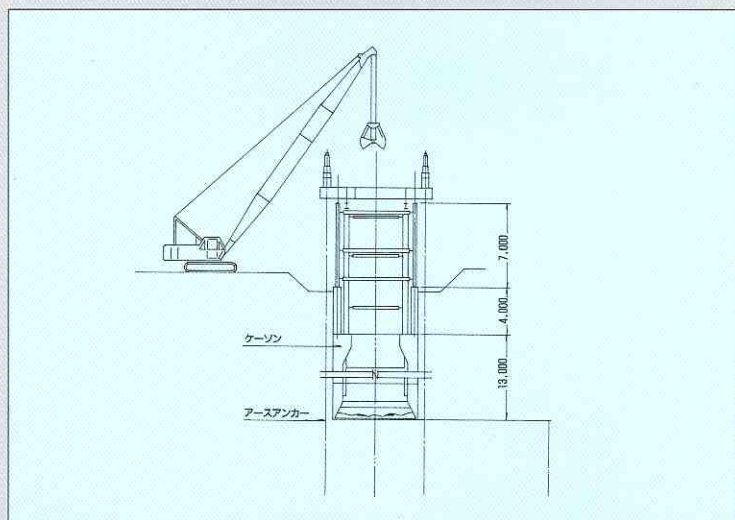
オープンケーソン工法

河川内の基礎工はオープンケーソン工法^{*}を採用しています。ケーソンは、短径7m×長径16mや短径8.5m×長径18mの扁平な小判型の断面のものを23m沈めました。

ケーソンの沈下はアースアンカーにより圧入する工法で沈下を促進させ、鋼矢板式止水壁を使用しました。

^{*} —オープンケーソン工法—

鉄筋コンクリート製の函を、堅固な地盤まで掘り下げ沈下させて、橋脚の基礎とする工法。



羽束師橋の歴史

大正2年に編纂された「京都府誌」によると、明治41年に始まった桂川の横大路付近の改修工事に伴い、現在の位置に「伏見道」の橋梁として架けられたのが最初と見られています。

明治44年5月10日、長さ75間（約135m）、幅1間（約1.8m）の板橋が架けられました。



新橋—平成9年4月架橋 橋長742m 幅員16m

—京都府誌—

「横大路附近の工事(略)明治四十年八月の洪水に方りて右岸羽束師村及左岸吉祥院村に一大破堤を為し、尚横大路村堤防を溢水し、城南の平野殆ど其の災害を蒙らざるなかりし如きは惨害の最大なるものとす。是に於て之が改修工事を企画し、工費拾参萬五千七百円余を明治四十一年度以降三箇年度の継続支出とし、工事に着手する事とせり。」



旧橋—昭和14年架橋 橋長238m 幅員5.5m



魚市場遺跡の碑

羽束師橋の南へ下った桂川堤防上に建つ魚市場遺跡の碑。

桃山時代より淀川の水運を利用して大阪から運ばれた物資はここに揚陸され、川畔には米倉や鮮魚を扱う問屋が集まり、栄えていたことを今に伝えています。



位置図



●上部工(鋼桁)施工業者

(50音順)

川田工業(株) 駒井鉄工(株) 瀧上工業(株)
日本橋梁(株) 日本鋼管(株) 日立造船(株)
松尾橋梁(株) 三菱重工業(株) (株)横河ブリッジ

●上部工(PC桁)施工業者

(株)ピー・エス ピーシー橋梁(株)

●下部工施工業者

安東建設(株) ケイコン(株) (株)増田組

●コンサルタント業者

(株)長大

京都市都市建設局街路部街路建設課

人権を考えることから始まる すみよい社会