

財団法人 宮ヶ瀬ダム周辺振興財団 御中

宮ヶ瀬湖遊漁棧橋検討結果報告書

平成9年9月

株式会社 水土舎

目 次

| | | |
|-------------------|-------|---|
| 1. 遊漁船用浮棧橋の必要性 | | 1 |
| 2. 遊漁船用浮棧橋の候補地の検討 | | 1 |
| 3. 浮棧橋の検討条件 | | 5 |
| 1-1 自然条件 | | |
| 1-2 利用条件 | | |
| 4. 浮棧橋基本仕様 | | 8 |
| 4-1 浮体諸元 | | |
| 4-2 浮体構造 | | |
| 4-3 係留方式 | | |

添付図面

| | | |
|---------------------------------------|-------|----|
| <input type="checkbox"/> 係留配置図 | | 9 |
| <input type="checkbox"/> 遊漁船用浮棧橋イメージ図 | | 10 |

1. 遊漁船用浮棧橋の必要性

- 平成8年度の「宮ヶ瀬湖の有効利用に関する検討委員会」で湖面利用の一環として遊漁利用に供することで合意された。
- 湖面の利用秩序の維持の上で釣り客を一元的に管理することが必要であり、一定の決められた場所から湖にアプローチすることが望ましいことが指摘された。
- そのための施設として、遊漁者等の利用するボートの発着用浮棧橋を整備する必要があることが指摘された。
- 設置場所は湖周辺に一ヶ所整備することとし、その具体的な場所については今後検討することとなっていた。

2. 遊漁船用浮棧橋の候補地の検討

- 宮ヶ瀬湖は順調の水が溜まりつつあり、水位も上昇している。棧橋の工事は水位の低い時期に工事することが望ましいため、早急に場所を決定する必要があることから遊漁船用の浮棧橋の適地を現地踏査して検討した。
- 浮棧橋の設置場所は、次のような条件を満たす必要があることから、この観点で場所を調査した。
 - ・遊漁者が安全に湖面に下りられるようなアクセスが確保できること
 - ・駐車スペースを近くに確保できること
 - ・湖面利用ゾーン内
- この結果、清川村北原地区が適当と考えられた。
- その理由が次のとおりである。
 - ・近くに駐車場が整備され、釣り客の車の駐車場として便利
 - ・旧道が湖面に伸びており、歩行者用の道路をあらたに整備する必要がない
 - ・また、台風時などのボートの陸揚げに便利
 - ・斜面はすでに法面工事が行われており、工事コストが安く済む。

- 北原地区にはA, B 2ヶ所で法面保護工事が行われており, この2ヶ所について, 候補を絞り込むこととした。
- B地区は谷沿いに流木等が流れ込んで堆積しているため, 将来, 浮棧橋ができた時に支障を来す恐れがある。
- また, 法面工事の最下部のレベルが 269.9mであるが, 平坦な土地がなく, 水位がこのレベル以上に下がった時, 浮棧橋を安定的に維持することが難しいこと。
- 一方, A地区は比較的開放的な地形で, かつ, 法面工事の最下部のレベルが 265.4mで平坦な土地になっていることから, 水位がこれ以上下がった場合でも浮棧橋を安定的に確保できることがなどの点で有利と判断された。
- したがって, 浮棧橋の具体的な設置場所は, 北原地区のA地区とすることとした。

主要地方道伊勢原・津久井線

厚木警察署宮ヶ
宮ヶ瀬生産森林

愛甲郡
清川村

B

A

NO.10+L

NO.9+L

(土)

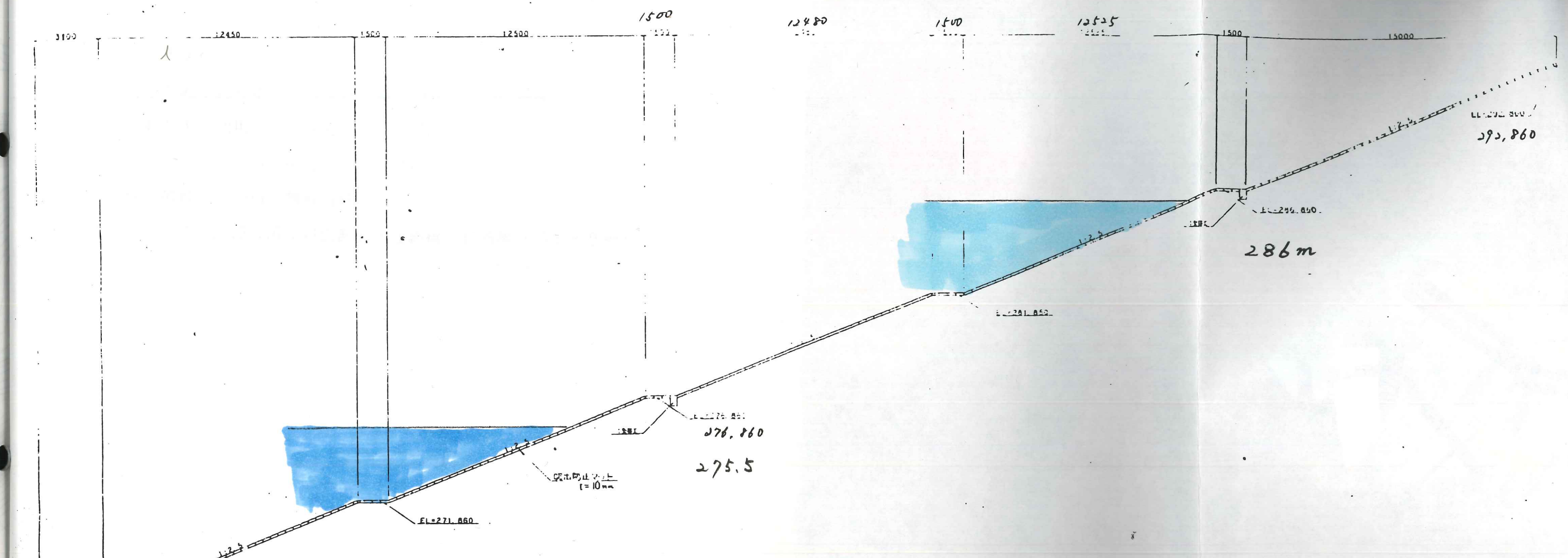
(土)

北

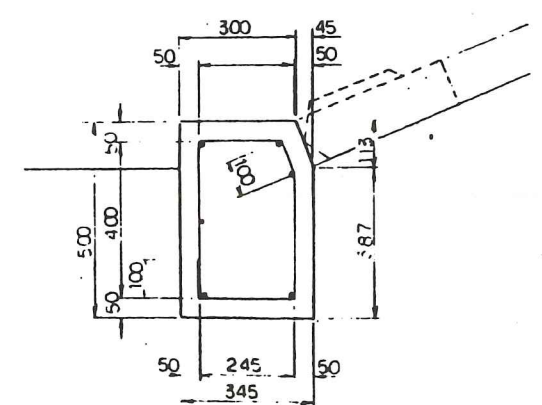
1/1000



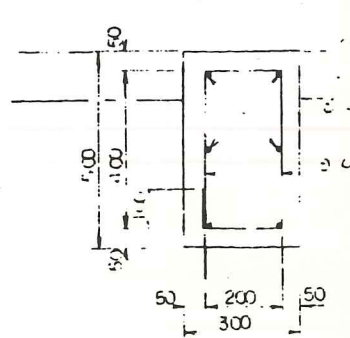
A地点標準断面図



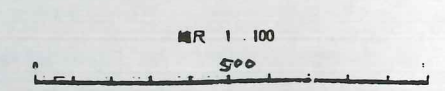
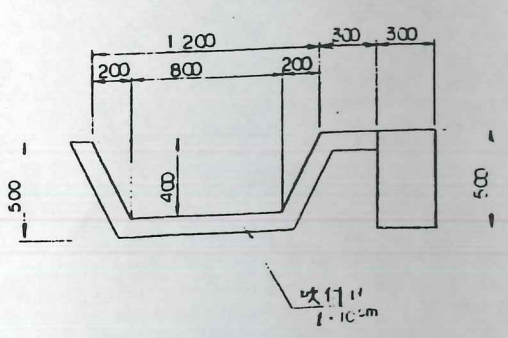
1型帯工
S-1/6



2型帯工
S-1/10



側溝部標準図
S-1/20



完成図

| | | | |
|-------|------------------|-----|-----|
| 工事名 | 北原地区法面保護(1/20)工事 | | |
| 図面名 | A地点標準断面 | 図 | 6の3 |
| 縮尺 | 1/100 | 図番 | 6の3 |
| 着手年月日 | 63 | 12月 | 7日 |
| 完成年月日 | 平成元年 | 3月 | 26日 |
| 設計者 | 株式会社 設計部 | | |

3. 浮棧橋の検討条件

以下の条件を設定して、浮棧橋の概略検討を行った。

1-1 自然条件

- (1) 水位差 : (高水時) - (低水時) = 10m
- (2) 波高 : 有義波高 $H_{1/3} = 0.3\text{m}$

1-2 利用条件

- (1) 対象船舶 : 釣りボート (長さ×幅 = 3.0×1.5m程度)
- (2) 上載荷重 : 利用人数を50名と仮定して,
$$50\text{名} \times 60\text{kgf/人} = 3.0\text{tf}$$
- (3) 浮体乾舷 : 0.3m (無載荷時)
- (4) デッキ方法 : 階段 (護岸斜面部) + 連絡橋 (有効幅 1.5m×2列)

4. 浮棧橋基本仕様

4-1 浮体諸元

| | |
|---------------|---------------|
| ・長さ (L) | 20.0 m |
| ・幅 (B) | 10.0 m |
| ・高さ (D) | 1.2 m (カラム部分) |
| ・吃水 (d) | 0.9 m (カラム部分) |
| ・乾舷 (f) | 0.3 m (無載荷時) |

4-2 浮体構造

- 浮体構造は有脚式浮棧橋
- 有脚式浮棧橋は、浮力を得るための円柱群（カラム：鋼管製）の上に、木製の床板を取り付けた構造で、次のような特長を有する。
 - ・波を受ける面積が通常の矩体浮体に比べ小さいので、浮体を受ける波力と波による動揺を低減できる。
 - ・カラムの数を増やすことにより、より大きな上載荷重に対応できる。
 - ・ブロックに分け工場で製作し、陸上輸送して、現地で組み立てができる。

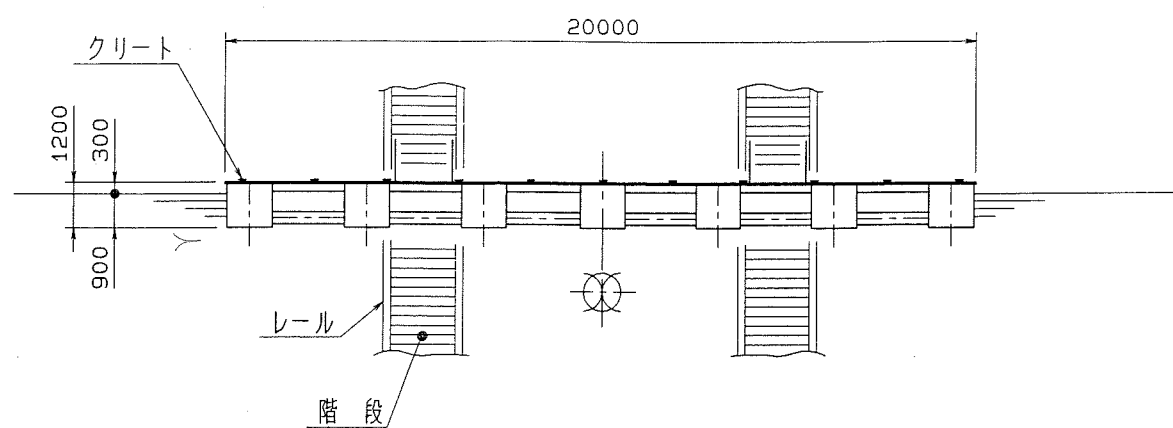
4-3 係留方式

- 係留方式は、ガイドレール方式
- このガイドレール方式は、護岸傾面（1:2.5勾配）にそって、レール（溝型鋼形状）を設け、浮棧橋とのアクセス用連絡橋の先端に取り付けたガイドローラーを介して、浮棧橋を固定するもので、ガイドローラーがレール内で移動することにより水位変動に追従するものである。
- 浮棧橋の係留配置図、イメージ図を以下に示す。

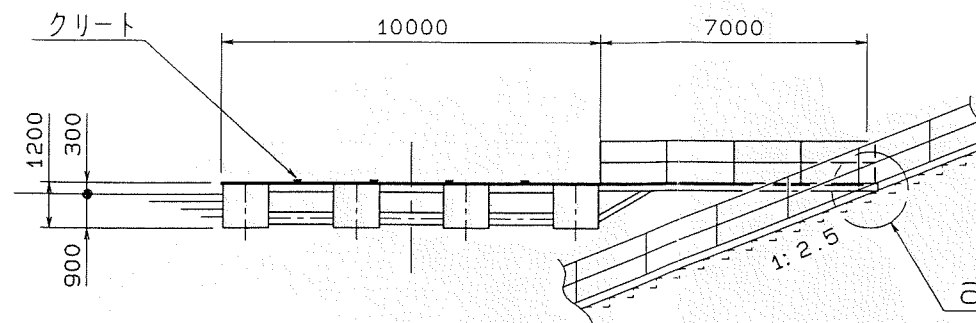
係留配置図

(S=1/200)

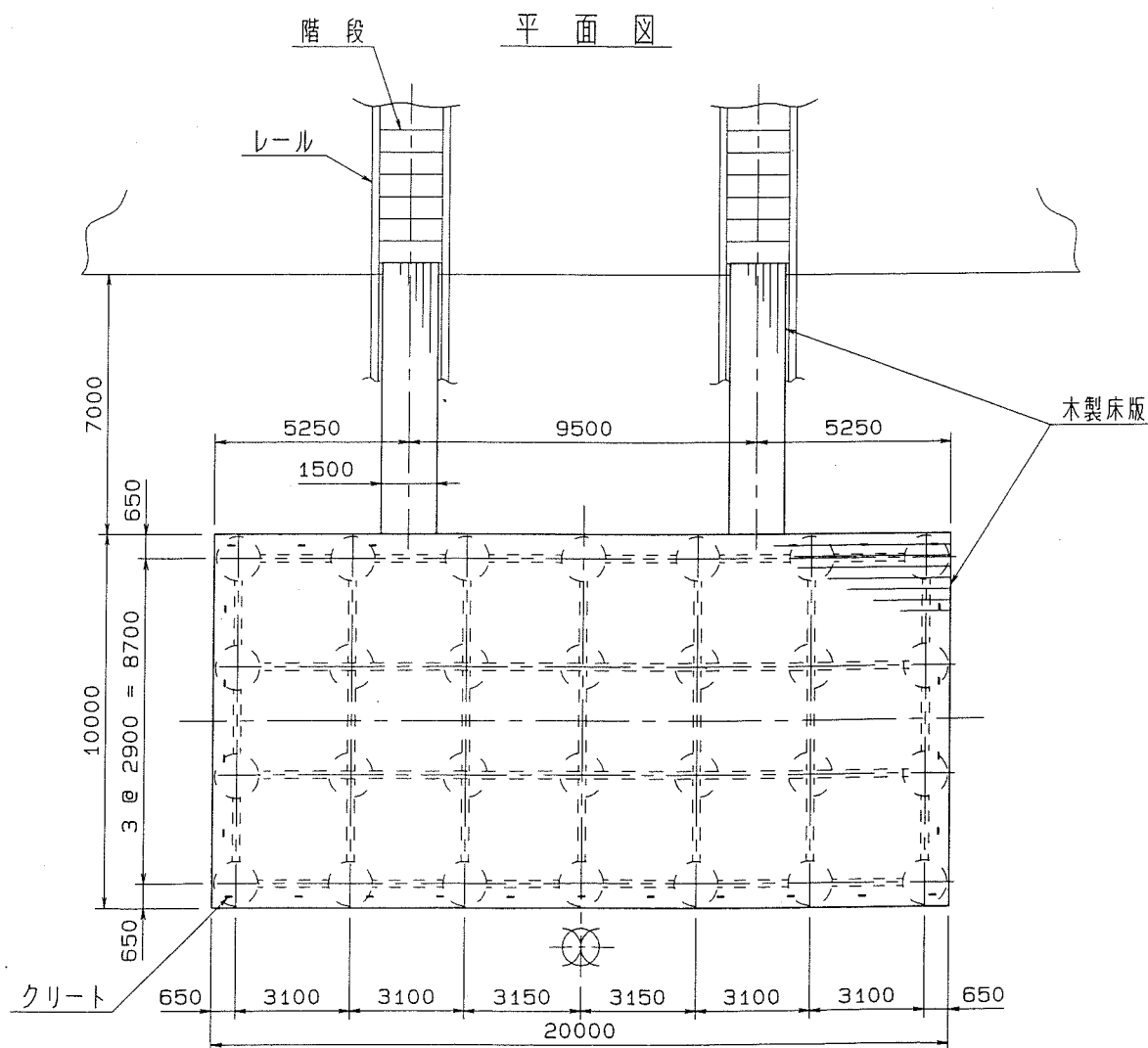
側面図



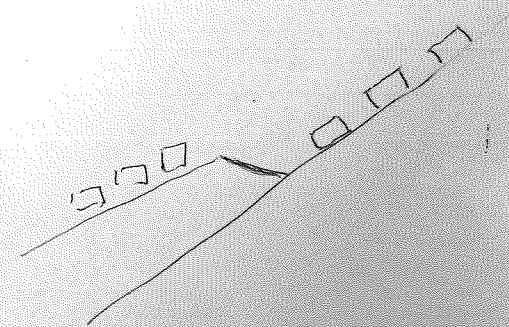
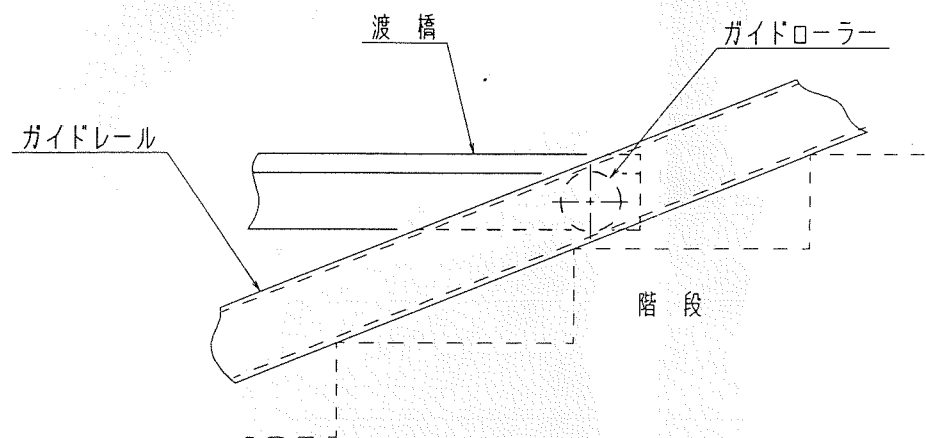
正面図



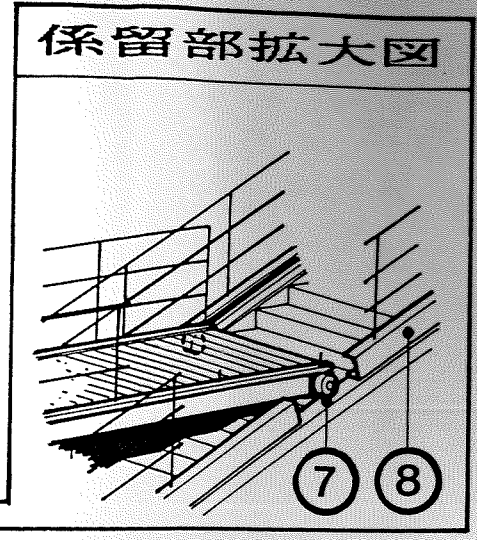
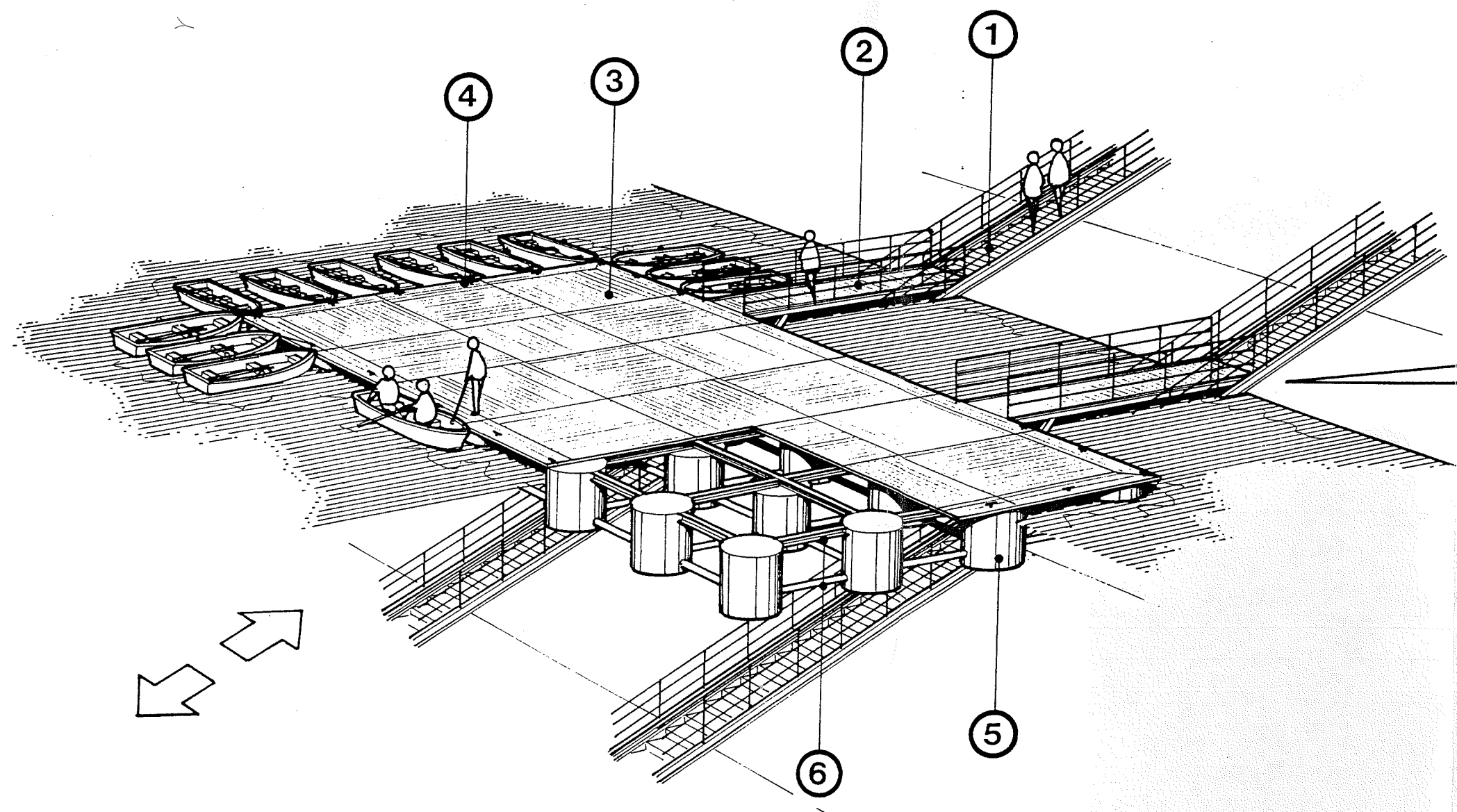
平面図



a 部詳細



宮ヶ瀬ダム浮棧橋イメージ図



- 1. 階 段 橋
- 2. 連 絡
- 3. デ ッ キ
- 4. ク リ ト
- 5. カ ラ ム
- 6. 繫 ぎ 材
- 7. ガ イ ド ロ
- 8. ガ イ ド レ