

事務所管内整備状況



平成22年4月

国土交通省 中部地方整備局
浜松河川国道事務所

三遠道路 整備状況 (平成22年4月)



① 引佐J.C.T.(仮称)現況



② 引佐北I.C.(仮称)現況



③ 別所3号高架橋



④ 別所トンネル(仮称) 引佐側坑口



⑤ 久井田高架橋上部



⑥ 三遠トンネル(仮称) 引佐側坑口



⑦ 大島盛土



⑧ 名号トンネル(仮称) 引佐側坑口



⑨ 名号高架橋(仮称)



⑩ 鳳来I.C.(仮称) ランプ橋

佐久間道路 整備状況 (平成22年4月)



① 東栄 I C 現況



② 浦川地区現況



③ 佐久間 I C 現況

国道1号 磐田・袋井バイパス整備状況

(平成22年4月)



撮影日：平成22年4月

①加茂川原高架橋



撮影日：平成22年4月

②山根高架橋



撮影日：平成22年4月

③土工部(豊田東IC~加茂IC)



撮影日：平成22年4月

④中川上橋



撮影日：平成22年4月

⑤三ヶ野IC付近



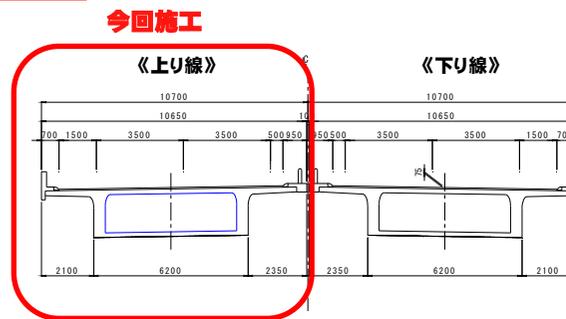
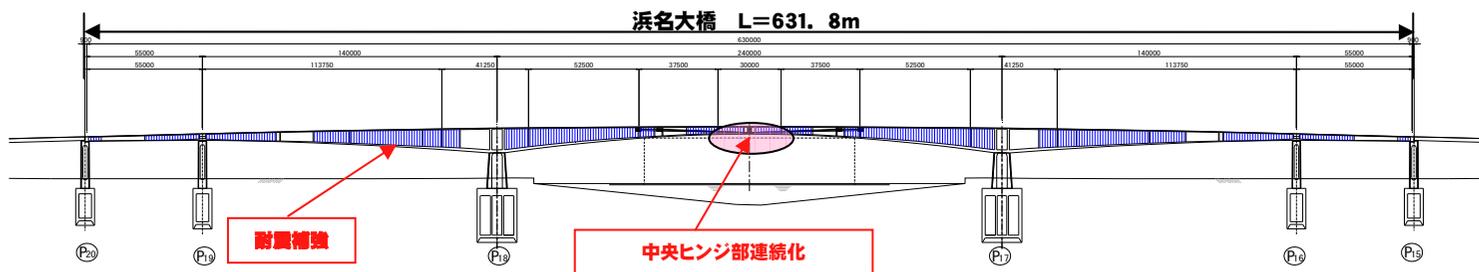
撮影日：平成22年4月

⑥土橋高架橋

浜名大橋の概要

- ・形式:デビダーク式ホストテンション箱桁
- ・構造:5径間連続PC有ヒンジ箱桁橋
- ・総幅員:2@10.7m
- ・車道幅員:2@9.0m
- ・設計基準:道路橋示方書(S43)
- ・設計荷重:TL-20
- ・完成年:1976年・無料化:2005年

交通量2005センサス:40,060台/24h(参考 有料時1999センサス:24,826台/24h)



※今回の工事は《上り線》:静岡方面の工事となります。

中央ヒンジ部連続化工事

現状

- ・クリープの進行により、中央ヒンジ部が建設時の想定より約20cm下がっている
- ・上記により伸縮装置に障害が発生

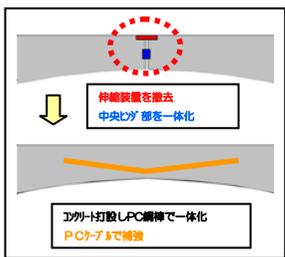
対策

早急な対策が必要

- ・中央ヒンジ部にコンクリートを打設しPC鋼棒にて橋梁の一体化を図る
- ・PCケーブルの緊張にて橋梁の下がりを緩和する

効果

- ・伸縮装置の撤去による走行性の改善
- ・維持修繕費の削減



耐震補強工事

現状

- ・現行耐震基準に対してひび割れ耐力が不足

対策

早急な対策が必要

- ・箱桁内側(橋内部)に高強度のシートを接着する

効果

- ・コンクリートのひび割れ耐力が向上



工事期間

平成22年3月11日～平成23年3月18日

本工事は、供用開始から30余年経過した国道1号浜名大橋の補強工事です。
現行耐震基準に整合した耐震補強とクリープの進行が原因と考えられる**中央ヒンジ部の垂れ下がり対策として橋梁の連続化**を行います。