

るので、それに準拠しなければならない。なお、これは国際水路機関（IHO）において「可航水面上の橋の高さを図示する場合には最小垂直間隙を示さなければならない」と決議されたことを受け、基準水面には略最高高潮面を用いることに決定されたもので、海上保安庁より公開されている。

(4) 橋を建設する地域に将来の利用計画がある場合には、当該地域の将来の利用の状況を考慮すべきである。

(5) 船舶が航行する水路を横断して橋を設ける場合のクリアランス（桁下空間の高さ）を決めるには、以下の各項を考慮すべきである。この際、今後の気候変動により平均海面水位が継続的に上昇することや、常時・地震時の地殻変動等によるクリアランス減少の可能性に留意すべきである。

- ① 通過船舶の海面上から最高点までの高さ
- ② 潮汐
- ③ 船舶のトリム
- ④ 波高
- ⑤ 操船者の心理的影響

略最高高潮面からのクリアランスは、通過船舶の海面上から最高点までの高さ、以上の項目等を考慮した余裕高を加えた値として決定すべきである。また、河口部の場合については、計画高水位に対しても十分留意するのが望ましい。

対象船舶の海面上から最高点までの高さについては、船舶の種類、船型等によってかなり異なっていることから、入港船舶の実態及び今後の入港船舶の動向を調査し、適切に決定すべきである。なお、船舶の高さについては、文献10) 11) などの研究事例がある。

なお、高圧送電線上のクリアランスを決定する場合は、放電を防ぐため、さらに十分な余裕をとるべきである。

空港の近傍に橋を計画する場合においては、航空法（昭和27年法律第231号）による制限表面に対しても十分留意すること。

(6) 港湾の橋梁における活荷重は、本章2 港湾の道路及び、道路橋示方書・同解説¹⁾に規定されるT荷重及びL荷重等を参考として、適切に定める。

(7) 橋における景観については、当該港湾の地形や主要な施設等からなる景観的な特徴に十分配慮すべきである。特に、港湾に建設される大規模な橋梁は、当該施設の周辺地域や海上の船舶から見て目立つ場合が多く、橋梁の形式、色彩等について配慮することが望ましい。

(8) 規模が大きいケーブル系の橋梁の場合は、風の条件によっては共振現象により破壊に至るギャロッピング振動や、車両の運行に支障を及ぼすたわみ限定振動等の耐風安定性上の問題を生じることがあるため、十分な検討を行うべきである¹²⁾。

(9) 橋脚及び橋げた

橋梁の性能照査における橋脚及び橋げたに関する検討に当たっては、当該橋梁の下部空間における船舶の安全を確保するために、橋げたを略最高高潮位面上の適切な高さに設置するとともに、必要に応じて、当該橋梁の下部空間における船舶、荷役機械、車両等の橋脚及び橋げたへの衝突を防止するために、標識または表示等を設置する等に配慮すること。

(10) 維持管理への配慮

港湾の橋梁の維持管理への配慮については、道路橋示方書・同解説¹⁾を参考とするとともに、港湾の橋梁の下面の点検作業条件の特殊性（陸上とは異なり、航路などの制約条件が多い）を勘案して、検討する。