

器 高 式 レ ベ ル 観 測 手 簿

路線名：測量計算システムの開発

路線番号： 1 [BM. 1] → [BM. 2] [往 路]

測 点	後 視 m	器械高 m	前 視 m	補正量 mm	決定標高 m	備 考
BM. 1	1. 236	1505. 925			1504. 689	
	1. 921	1507. 266	0. 581	1	1505. 345	
NO. 0GT			1. 260		1506. 006	
NO. 1GT	2. 425	1508. 732	0. 959	0	1506. 307	
NO. 2GT			2. 168		1506. 564	
NO. 2L3. 0			2. 034		1506. 698	
NO. 2+5GT			1. 991		1506. 741	
NO. 3G			1. 560		1507. 172	
NO. 3T			1. 538		1507. 194	
BC1G			1. 290		1507. 442	
BC1T			1. 273		1507. 459	
BC1L5. 0			0. 499		1508. 233	
+0. 5			2. 610		1506. 122	
NO. 3+10G			1. 090		1507. 642	
NO. 3+10T	1. 392	1509. 129	0. 996	1	1507. 737	
+4. 8			1. 310		1507. 819	アスファルト 始
NO. 3+15GT			4. 793		1504. 336	
+0. 1			4. 790		1504. 339	
+0. 1			2. 610		1506. 519	
NO. 4GT	3. 085	1510. 195	2. 019	0	1507. 110	
NO. 5GT			2. 581		1507. 614	
SP1GT			3. 332		1506. 863	
+1. 5			4. 460		1505. 735	アスファルト 終
+2. 5			3. 520		1506. 675	
+3. 1			1. 610		1508. 585	
NO. 6G			1. 330		1508. 865	
NO. 6T			1. 241		1508. 954	
	1. 502	1509. 344	2. 354	1	1507. 842	
NO. 7GT			1. 984		1507. 360	
NO. 8GT			1. 772		1507. 572	
EC1G			1. 590		1507. 754	
EC1T			1. 314		1508. 030	
+6. 2			1. 360		1507. 984	フェンス H=1. 9
NO. 9GT			1. 367		1507. 977	
+3. 2			1. 380		1507. 964	
+3. 9			1. 430		1507. 914	家（無壁）始

器 高 式 レ ベ ル 観 測 手 簿

路線名： 測量計算システムの開発

路線番号： 1 [BM. 1] → [BM. 2] [往 路]

測 点	後 視 m	器械高 m	前 視 m	補正量 mm	決定標高 m	備 考
+13.5			1.740		1507.604	家（無壁）終
N0.10GT	2.062	1509.673	1.733	0	1507.611	
+2.0			2.040		1507.633	
+2.0			1.740		1507.933	
KA2-1G			1.734		1507.939	
KA2-1T			1.512		1508.161	
+0.8			1.730		1507.943	コンクリート 始
+3.5			1.870		1507.803	フェンス H=1.5
+4.0			1.960		1507.713	
+4.0			2.210		1507.463	コンクリート 終
+4.1			2.210		1507.463	
N0.11GT			2.131		1507.542	
+5.32			1.957		1507.716	
+17.24			1.332		1508.341	
BM. 2			0.593	1	1509.081	

[bs]=	13.623	[fs]=	9.235		
				閉合点	1509.081
[bs]-[fs]	4.388	辺数	7	出発点	1504.689
Dh	4.392			差 Dh	4.392
閉 合 差	-0.004				

器 高 式 レ ベ ル 観 測 手 簿

路線名：測量計算システムの開発

路線番号： 1 [BM. 2] → [BM. 1] [復 路]

測 点	後 視 m	器械高 m	前 視 m	補正量 mm	決定標高 m	備 考
BM. 2	0.534	1509.615			1509.081	
NO. 11GT			2.073		1507.542	
KA2-1GT			1.452		1508.163	
NO. 10GT	1.885	1509.498	2.002	0	1507.613	
NO. 9GT			1.518		1507.980	
EC. 1T			1.467		1508.031	
NO. 8GT			1.923		1507.575	
NO. 7GT			2.136		1507.362	
NO. 6T	1.183	1510.134	0.546	-1	1508.951	
SP1GT			3.274		1506.860	
NO. 5GT			2.523		1507.611	
NO. 4GT	2.032	1509.140	3.026	0	1507.108	
NO. 3+15GT			4.804		1504.336	
NO. 3+10T			1.405		1507.735	
BC1L5.0			0.907		1508.233	
BC1T	0.872	1508.331	1.681	0	1507.459	
NO. 3T			1.136		1507.195	
NO. 2+5GT			1.591		1506.740	
NO. 2GT			1.765		1506.566	
NO. 1GT	0.888	1507.194	2.025	0	1506.306	
NO. 0GT			1.189		1506.005	
	0.640	1506.013	1.820	-1	1505.373	
BM. 1			1.324	0	1504.689	

[bs]= 8.034 [fs]= 12.424

閉合点 1504.689

[bs]-[fs] -4.390 辺数 7 出発点 1509.081

Dh -4.392 差 Dh -4.392

閉 合 差 0.002

器 高 式 レ ベ ル 観 測 手 簿

路線名 : 測量計算システムの開発

路線番号 : 2 [BM. 2] → [BM. 3] [往 路]

測 点	後 視 m	器械高 m	前 視 m	補正量 mm	決定標高 m	備 考
BM. 2	2. 318	1511. 399			1509. 081	
NO. 12G			3. 561		1507. 838	
NO. 12T			3. 488		1507. 911	
+5. 2			3. 145		1508. 254	
+8. 64			2. 982		1508. 417	
+10. 43			3. 157		1508. 242	
+12. 95			2. 742		1508. 657	
+15. 33			2. 540		1508. 859	コンクリート 始
+15. 89			1. 145		1510. 254	コンクリート 終
KE2-1G			0. 980		1510. 419	
KE2-1T			0. 791		1510. 608	
NO. 13GT	3. 147	1514. 003	0. 542	-1	1510. 856	
+1. 2			2. 984		1511. 019	ガードレール H=0. 7
+1. 89			2. 904		1511. 099	アスファルト 始
NO. 14GT			2. 547		1511. 456	
NO. 15GT			2. 015		1511. 988	
KE2-2GT	2. 154	1514. 317	1. 840	0	1512. 163	
NO. 16GT			1. 812		1512. 505	
+15. 48			1. 524		1512. 793	アスファルト 終
+17. 56			1. 347		1512. 970	
NO. 17G			1. 524		1512. 793	
NO. 17T			1. 368		1512. 949	
+6. 8			1. 250		1513. 067	
+8. 9			1. 381		1512. 936	
+10. 48			1. 548		1512. 769	
KA2-2G			1. 568		1512. 749	
KA2-2T	2. 568	1515. 540	1. 344	-1	1512. 972	
	1. 254	1514. 882	1. 912	0	1513. 628	
BM. 3			0. 788	-1	1514. 093	

[bs]= 11. 441

[fs]= 6. 426

閉合点 1514. 093

[bs]-[fs] 5. 015 辺数 5 出発点 1509. 081

Dh 5. 012 差 Dh 5. 012

閉 合 差 0. 003

器 高 式 レ ベ ル 観 測 手 簿

路線名：測量計算システムの開発

路線番号： 3 [BM. 1] → [+17. 24] [往 路]

測 点	後 視 m	器械高 m	前 視 m	補正量 mm	決定標高 m	備 考
BM. 1	1. 236	1505. 925			1504. 689	
	1. 921	1507. 265	0. 581		1505. 344	
NO. 0GT			1. 260		1506. 005	
NO. 1GT	2. 425	1508. 731	0. 959		1506. 306	
NO. 2GT			2. 168		1506. 563	
NO. 2L3. 0			2. 034		1506. 697	
NO. 2+5GT			1. 991		1506. 740	
NO. 3G			1. 560		1507. 171	
NO. 3T			1. 538		1507. 193	
BC1G			1. 290		1507. 441	
BC1T			1. 273		1507. 458	
BC1L5. 0			0. 499		1508. 232	
+0. 5			2. 610		1506. 121	
NO. 3+10G			1. 090		1507. 641	
NO. 3+10T	1. 392	1509. 127	0. 996		1507. 735	
+4. 8			1. 310		1507. 817	アスファルト 始
NO. 3+15GT			4. 793		1504. 334	
+0. 1			4. 790		1504. 337	
+0. 1			2. 610		1506. 517	
NO. 4GT	3. 085	1510. 193	2. 019		1507. 108	
NO. 5GT			2. 581		1507. 612	
SP1GT			3. 332		1506. 861	
+1. 5			4. 460		1505. 733	アスファルト 終
+2. 5			3. 520		1506. 673	
+3. 1			1. 610		1508. 583	
NO. 6G			1. 330		1508. 863	
NO. 6T			1. 241		1508. 952	
	1. 502	1509. 341	2. 354		1507. 839	
NO. 7GT			1. 984		1507. 357	
NO. 8GT			1. 772		1507. 569	
EC1G			1. 590		1507. 751	
EC1T			1. 314		1508. 027	
+6. 2			1. 360		1507. 981	フェンス H=1. 9
NO. 9GT			1. 367		1507. 974	
+3. 2			1. 380		1507. 961	
+3. 9			1. 430		1507. 911	家（無壁）始

器 高 式 レ ベ ル 観 測 手 簿

路線名： 測量計算システムの開発

路線番号： 3 [BM. 1] → [+17. 24] [往 路]

測 点	後 視 m	器械高 m	前 視 m	補正量 mm	決定標高 m	備 考
+13. 5			1. 740		1507. 601	家（無壁）終
N0. 10GT	2. 062	1509. 670	1. 733		1507. 608	
+2. 0			2. 040		1507. 630	
+2. 0			1. 740		1507. 930	
KA2-1G			1. 734		1507. 936	
KA2-1T			1. 512		1508. 158	
+0. 8			1. 730		1507. 940	コンクリート 始
+3. 5			1. 870		1507. 800	フェンス H=1. 5
+4. 0			1. 960		1507. 710	
+4. 0			2. 210		1507. 460	コンクリート 終
+4. 1			2. 210		1507. 460	
N0. 11GT			2. 131		1507. 539	
+5. 32			1. 957		1507. 713	
+17. 24			1. 332		1508. 338	

[bs]= 13. 623 [fs]= 9. 974

閉合点

[bs]-[fs] 3. 649 辺数 7 出発点 1504. 689

Dh 差 Dh

閉 合 差

器 高 式 レ ベ ル 観 測 手 簿

路線名 : 測量計算システムの開発

路線番号 : 3 [NO. 11GT] → [BM. 1] [復 路]

測 点	後 視 m	器械高 m	前 視 m	補正量 mm	決定標高 m	備 考
NO. 11GT	2. 073	1509. 613			1507. 540	
KA2-1GT			1. 452		1508. 161	
NO. 10GT	1. 885	1509. 496	2. 002		1507. 611	
NO. 9GT			1. 518		1507. 978	
EC. 1T			1. 467		1508. 029	
NO. 8GT			1. 923		1507. 573	
NO. 7GT			2. 136		1507. 360	
NO. 6T	1. 183	1510. 133	0. 546		1508. 950	
SP1GT			3. 274		1506. 859	
NO. 5GT			2. 523		1507. 610	
NO. 4GT	2. 032	1509. 139	3. 026		1507. 107	
NO. 3+15GT			4. 804		1504. 335	
NO. 3+10T			1. 405		1507. 734	
BC1L5. 0			0. 907		1508. 232	
BC1T	0. 872	1508. 330	1. 681		1507. 458	
NO. 3T			1. 136		1507. 194	
NO. 2+5GT			1. 591		1506. 739	
NO. 2GT			1. 765		1506. 565	
NO. 1GT	0. 888	1507. 193	2. 025		1506. 305	
NO. 0GT			1. 189		1506. 004	
	0. 640	1506. 013	1. 820		1505. 373	
BM. 1			1. 324		1504. 689	

[bs]= 9. 573 [fs]= 12. 424

閉合点 1504. 689

[bs]-[fs] -2. 851 辺数 7 出発点

Dh 差 Dh

閉 合 差

器 高 式 レ ベ ル 観 測 手 簿

路線名 : 測量計算システムの開発

路線番号 : 4 [BM. 2] → [EP] [往 路]

測 点	後 視 m	器械高 m	前 視 m	補正量 mm	決定標高 m	備 考
BM. 2	2. 318	1511. 399			1509. 081	
N0. 12G			3. 561		1507. 838	
N0. 12T			3. 488		1507. 911	
+5. 2			3. 145		1508. 254	
+8. 64			2. 982		1508. 417	
+10. 43			3. 157		1508. 242	
+12. 95			2. 742		1508. 657	
+15. 33			2. 540		1508. 859	コンクリート 始
+15. 89			1. 145		1510. 254	コンクリート 終
KE2-1G			0. 980		1510. 419	
KE2-1T			0. 791		1510. 608	
N0. 13GT	3. 147	1514. 004	0. 542		1510. 857	
+1. 2			2. 984		1511. 020	ガードレール H=0. 7
+1. 89			2. 904		1511. 100	アスファルト 始
N0. 14GT			2. 547		1511. 457	
N0. 15GT			2. 015		1511. 989	
KE2-2GT	2. 154	1514. 318	1. 840		1512. 164	
N0. 16GT			1. 812		1512. 506	
+15. 48			1. 524		1512. 794	アスファルト 終
+17. 56			1. 347		1512. 971	
N0. 17G			1. 524		1512. 794	
N0. 17T			1. 368		1512. 950	
+6. 8			1. 250		1513. 068	
+8. 9			1. 381		1512. 937	
+10. 48			1. 548		1512. 770	
KA2-2G			1. 568		1512. 750	
KA2-2T	2. 568	1515. 542	1. 344		1512. 974	
	1. 254	1514. 884	1. 912		1513. 630	
EP			0. 788		1514. 096	

[bs]= 11. 441

[fs]= 6. 426

閉合点

[bs]-[fs]

5. 015

辺数 5

出発点

1509. 081

Dh

差 Dh

閉 合 差