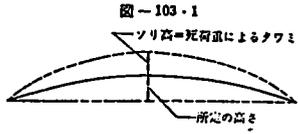


§ 2 道路橋示方書、キャンバー規定の変遷

	条 文	解 説												
昭和32年	規 定 な し	規 定 な し												
昭和39年	規 定 な し (個別打合せにより決定)	<p>規 定 な し 参 考</p> <p>ソリ 103 条</p> <p>支間が25m以上のプレートガーダーにはソリを付けるのを原則とする。ソリは死荷重に対して所定の高さになるように付けるものとする。</p> <p>(解説)</p> <p>この条のソリとは死荷重による上起し、その他による製作上のソリを意味する。</p> <p>支間25m以下のゲタでは一般にタワミも小さいものと認め製作の容易も考えて一般にソリは付けないものとした。支間が25m以上になるとタワミも大きくなり、実用上ソリを付ける必要が生じてくる。</p> <p>この場合ソリは、図-103・1に示すように死荷重に対して所定の高さとなるように付けるものとする。</p>  <p>ソリ 107 条</p> <p>トラスにはソリを付けなければならない。ソリは死荷重に対して所定の高さになるように付けるものとする。</p> <p>(解説)</p> <p>トラスは一般に支間が大きく、したがってタワミも大きくなるから、ソリを付けなければならない。</p> <p>ソリは従来死荷重に対してだけでなく、等分布荷重の1/2を満載した場合に所定の高さとなるように付けていたのであるが、計算が煩雑な上に、造路橋の場合には一般に活荷重によるタワミが比較的小さいので、縦断方向に橋面を平滑に保つためからも、死荷重だけを考慮してソリを付けることにした。</p> <p>ソリは上弦材の長さを調整して付けるのが普通であるが、製作のときに原寸図で確める必要がある。</p>												
昭和48年	<table border="1" data-bbox="219 1232 760 1310"> <tr> <td rowspan="3">9</td> <td rowspan="3">ソリ</td> <td>$L \leq 20$: ± 5mm</td> <td>$80 < L \leq 200$ m: $-5 \sim +25$mm</td> </tr> <tr> <td>$20 < L \leq 40$: $-5 \sim +10$mm</td> <td>L: 支間長(m)</td> </tr> <tr> <td>$40 < L \leq 80$: $-5 \sim +15$mm</td> <td></td> </tr> </table>	9	ソリ	$L \leq 20$: ± 5 mm	$80 < L \leq 200$ m: $-5 \sim +25$ mm	$20 < L \leq 40$: $-5 \sim +10$ mm	L : 支間長(m)	$40 < L \leq 80$: $-5 \sim +15$ mm		<p>ソリは各部分が無応力状態になるように支持を設けて仮組まれたときの値である。仮組立てのとき部材に応力が働いていれば、いかに形が正確に仮組まれていても橋げたはひずみを受けているから、架設のとき正確に組立てることができない。たとえば、合板げたはたわみが大きいので、仮組立ての支持点の反力の大きさを定めることにより、ソリは広い範囲に調整できるが、架設時の組立てに支障を生じるような部材の変形を仮組時に与えることは避けなければならない。橋げたや鋼床版げたのソリを計測するとき、日射による上下フランジの温度差の影響を受けるので、注意が必要である。</p>				
9	ソリ			$L \leq 20$: ± 5 mm	$80 < L \leq 200$ m: $-5 \sim +25$ mm									
				$20 < L \leq 40$: $-5 \sim +10$ mm	L : 支間長(m)									
		$40 < L \leq 80$: $-5 \sim +15$ mm												
昭和55年	<table border="1" data-bbox="219 1545 760 1612"> <tr> <td rowspan="4">10</td> <td rowspan="4">主げた・主橋のソリ δ (mm)</td> <td>$-5 \sim +5$</td> <td>$L \leq 20$</td> <td rowspan="4">L: 主げた・主橋の 支間長(m)</td> </tr> <tr> <td>$-5 \sim +10$</td> <td>$20 < L \leq 40$</td> </tr> <tr> <td>$-5 \sim +15$</td> <td>$40 < L \leq 80$</td> </tr> <tr> <td>$-5 \sim +25$</td> <td>$80 < L \leq 200$</td> </tr> </table> 	10	主げた・主橋のソリ δ (mm)	$-5 \sim +5$	$L \leq 20$	L : 主げた・主橋の 支間長(m)	$-5 \sim +10$	$20 < L \leq 40$	$-5 \sim +15$	$40 < L \leq 80$	$-5 \sim +25$	$80 < L \leq 200$	<p>ソリは各部分が無応力状態になるように支持を設けて仮組されたときの値である。仮組立てのとき部材に応力が働いていれば、いかに形が正確に仮組まれていても橋げたはひずみを受けているから、架設のとき正確に組立てることができない。たとえば、合板げたはたわみが大きいので、仮組立ての支持点の反力の大きさを定めることにより、ソリは広い範囲に調整できるが、架設時の組立てに支障を生じるような部材の変形を仮組時に与えることは避けなければならない。橋げたや鋼床版げたのソリを計測する場合、日射による上下フランジの温度差の影響を受けるので、注意が必要である。</p>	
10	主げた・主橋のソリ δ (mm)			$-5 \sim +5$	$L \leq 20$		L : 主げた・主橋の 支間長(m)							
				$-5 \sim +10$	$20 < L \leq 40$									
				$-5 \sim +15$	$40 < L \leq 80$									
		$-5 \sim +25$	$80 < L \leq 200$											
平成2年	<table border="1" data-bbox="219 1870 760 1960"> <tr> <td rowspan="4">12</td> <td rowspan="4">主げた・主橋のソリ δ (mm)</td> <td>$-5 \sim +5$</td> <td>$L \leq 20$</td> </tr> <tr> <td>$-5 \sim +10$</td> <td>$20 < L \leq 40$</td> </tr> <tr> <td>$-5 \sim +15$</td> <td>$40 < L \leq 80$</td> </tr> <tr> <td>$-5 \sim +25$</td> <td>$80 < L \leq 200$</td> </tr> </table> <table border="1" data-bbox="290 1971 744 2060"> <tr> <td>L: 主げた・主橋の 支間長 (m)</td> <td></td> </tr> </table>	12	主げた・主橋のソリ δ (mm)	$-5 \sim +5$	$L \leq 20$	$-5 \sim +10$	$20 < L \leq 40$	$-5 \sim +15$	$40 < L \leq 80$	$-5 \sim +25$	$80 < L \leq 200$	L : 主げた・主橋の 支間長 (m)		<p>ソリは各部分が無応力状態になるように支持を設けて仮組されたときの値である。仮組立てのとき部材に応力が働いていれば、いかに形が正確に仮組まれていても橋げたはひずみを受けているから、架設のとき正確に組立てることができない。たとえば、合板げたはたわみが大きいので、仮組立ての支持点の反力の大きさを定めることにより、ソリは広い範囲に調整できるが、架設時の組立てに支障を生じるような部材の変形を仮組時に与えることは避けなければならない。橋げたや鋼床版げたのソリを計測する場合、日射による上下フランジの温度差の影響を受けるので、注意が必要である。</p>
12	主げた・主橋のソリ δ (mm)			$-5 \sim +5$	$L \leq 20$									
				$-5 \sim +10$	$20 < L \leq 40$									
				$-5 \sim +15$	$40 < L \leq 80$									
		$-5 \sim +25$	$80 < L \leq 200$											
L : 主げた・主橋の 支間長 (m)														