

§ 7. 架設時キャンバー規格値についてのアンケート調査

鋼橋技術研究会施工部会  
架設時キャンバー規格値についてのアンケート結果表

質 問 事 項

回 答

1. 架設時キャンバーの基準値について

- イ. 現行のままで良い。
- ロ. 道示に明示すべきである。
- ハ. その他( )  
その理由を出来るだけ詳しくお書き下さい。

回答部署 ; 設計, 製造, 工事

	設計	製造	工事	計
イ. 現行のままで良い	1件	0件	2件	3件( 11%)
ロ. 道示に明示すべきである	7件	8件	7件	22件( 82%)
ハ. その他	0件	0件	2件	2件( 7%)
合 計	8件	8件	11件	27件(100%)

1. その理由

- イ. 現行のままで良い。
  - ① 架設工法によって異なるため。 1件
  - ② 明示することにより管理が厳しくなる。 2件
- ロ. 道示に明示すべきである。
  - ① 施工管理上問題となる。 2件
  - ② 制作そりの規格値で管理させられる。 5件
  - ③ 何らかのガイドラインが必要である。 5件
  - ④ 仮組立方法に影響がなければ良い。 1件
- ハ. その他
  - ① 道示に架設時キャンバーの考え方を解説する。 2件



鋼橋技術研究会施工部会  
架設時キャンバー規格値についてのアンケート結果表

質 問 事 項

回 答

3. 架設時キャンバーについて過去において問題となった事例をお書き下さい。

問題となった主な要因	件 数
1) 設計上 (構造上、仮定剛度 e t c)	8 件
2) 仮組立	1 件
3) 規格値	3 件
4) 架設工法	9 件
5) 現場溶接	7 件
6) 温度差	5 件
7) 施工分担 (J V分離施工)	3 件
合 計	36 件

主な内容

- 1) 設計上
  - (1) 単純鈹桁ではキャンバーが残りぎみである。  
(合成桁、2種桁においては特に残りぎみである。)
  - (2) 単純箱桁でキャンバーが下がりすぎた。
  - (3) 連続桁の側径間で大きく下がった。
- 2) 仮組立
  - (1) 仮組立と現場で大きく差が生じた。  
(無応力の確認ができなかった。)
- 3) 規格値
  - (1) 規定のない発注者では仮組立時の規格値を採用される。

鋼橋技術研究会施工部会  
架設時カンバー規格値についてのアンケート結果表

質問事項	回答
	<p>4) 架設工法</p> <ul style="list-style-type: none"><li>(1) 片持工法でタイコになった。</li><li>(2) 連続桁で側径間架設後に中央径間部が戻らずマイナスになった。</li><li>(3) 現場では多点支持はほとんど不可能である。</li><li>(4) 本締めしないで横移動してカンバーが狂った。</li></ul> <p>5) 現場溶接</p> <ul style="list-style-type: none"><li>(1) 溶接による収縮でカンバーへの影響が大であった。</li><li>(2) 鋼床版(溶接)の場合、温度差による影響が大であった。</li></ul> <p>6) 施工分担</p> <ul style="list-style-type: none"><li>(1) 架設時カンバー規格値と床版工基準高との間で矛盾がある。</li></ul>

鋼橋技術研究会施工部会  
架設時キャンバー規格値についてのアンケート結果表

質 問 事 項	回 答																																		
<p>4. 架設時キャンバーについてご意見、ご感想をお書き下さい。</p>	<p>ご意見、ご感想の分類</p> <table border="0"> <tr> <td>1) 規定するべきでない。</td> <td>2件</td> </tr> <tr> <td>2) 現状のままで良い。</td> <td>2件</td> </tr> <tr> <td>3) 道示に規定するべきである。</td> <td>8件</td> </tr> <tr> <td>4) 日本道路公団基準を規格値とするべきである。</td> <td>5件</td> </tr> <tr> <td>5) 床版ハンチで修正可能な範囲で決めるべきである。</td> <td>2件</td> </tr> <tr> <td>6) 車の走行性、排水性に支障のない範囲で規定するべきである。</td> <td>2件</td> </tr> <tr> <td>7) 橋脚の基準も規定するべきである。</td> <td>1件</td> </tr> <tr> <td>8) 鋼床版(H・T・B、溶接共)の場合、温度影響が大であるので別に規定するべきである。</td> <td>6件</td> </tr> <tr> <td>9) 橋梁型式別、架設工法別に基準を設けるべきである。</td> <td>9件</td> </tr> <tr> <td>10) キャンバーの規格値について、もっと研究するべきである。</td> <td>3件</td> </tr> <tr> <td>11) 温度変化に対応した規定とするべきである。</td> <td>1件</td> </tr> <tr> <td>12) 架設時キャンバーに関する資料がない。</td> <td>1件</td> </tr> <tr> <td>13) 仮組立時の支点支持はしたくない。</td> <td>1件</td> </tr> <tr> <td>14) 規格値を越えたものについての処理も明記するべきである。</td> <td>1件</td> </tr> <tr> <td>15) 設計値において考慮するべきである。</td> <td>1件</td> </tr> <tr> <td>16) キャンバー値を参考値として扱い、別途協議するところもある。</td> <td>1件</td> </tr> <tr> <td></td> <td style="text-align: right;">46件</td> </tr> </table>	1) 規定するべきでない。	2件	2) 現状のままで良い。	2件	3) 道示に規定するべきである。	8件	4) 日本道路公団基準を規格値とするべきである。	5件	5) 床版ハンチで修正可能な範囲で決めるべきである。	2件	6) 車の走行性、排水性に支障のない範囲で規定するべきである。	2件	7) 橋脚の基準も規定するべきである。	1件	8) 鋼床版(H・T・B、溶接共)の場合、温度影響が大であるので別に規定するべきである。	6件	9) 橋梁型式別、架設工法別に基準を設けるべきである。	9件	10) キャンバーの規格値について、もっと研究するべきである。	3件	11) 温度変化に対応した規定とするべきである。	1件	12) 架設時キャンバーに関する資料がない。	1件	13) 仮組立時の支点支持はしたくない。	1件	14) 規格値を越えたものについての処理も明記するべきである。	1件	15) 設計値において考慮するべきである。	1件	16) キャンバー値を参考値として扱い、別途協議するところもある。	1件		46件
1) 規定するべきでない。	2件																																		
2) 現状のままで良い。	2件																																		
3) 道示に規定するべきである。	8件																																		
4) 日本道路公団基準を規格値とするべきである。	5件																																		
5) 床版ハンチで修正可能な範囲で決めるべきである。	2件																																		
6) 車の走行性、排水性に支障のない範囲で規定するべきである。	2件																																		
7) 橋脚の基準も規定するべきである。	1件																																		
8) 鋼床版(H・T・B、溶接共)の場合、温度影響が大であるので別に規定するべきである。	6件																																		
9) 橋梁型式別、架設工法別に基準を設けるべきである。	9件																																		
10) キャンバーの規格値について、もっと研究するべきである。	3件																																		
11) 温度変化に対応した規定とするべきである。	1件																																		
12) 架設時キャンバーに関する資料がない。	1件																																		
13) 仮組立時の支点支持はしたくない。	1件																																		
14) 規格値を越えたものについての処理も明記するべきである。	1件																																		
15) 設計値において考慮するべきである。	1件																																		
16) キャンバー値を参考値として扱い、別途協議するところもある。	1件																																		
	46件																																		