

あとがき

当「架設時キャンバー・仮組立」W/Gも4年余の永きに渡り、断片的にはあるが勉強会を開催し、適正なキャンバーの管理範囲を見つけようとした。しかし、結果的にはキャンバーの諸問題の現状を垣間見ただけに終わってしまった。

我々のこのような問題提起が遠因となったかどうかは別にして、4年前の発注者側の「キャンバー」に対する理解度と今日においてのそれを比較すると徐々にではあるが変化して来ている。その一例としては、各社架設時キャンバーの社内管理基準として日本道路公団基準を適用している場合が多いが、規格値の設定をしていない発注者に対してこの基準で承認が得られる状況になったことでも分かる。

「架設時キャンバー」の誤差要因として大きく影響するものは、次の4つが上げられる。

- 1) 架設工法
- 2) 設計上（構造上、仮定剛度など）
- 3) 現場溶接
- 4) 温度差

このうち2)~4)については実績データ及び試験施工データの収集によって、ある程度、数値の掌握は可能であると思われる。

1)の架設工法による誤差としては①架設工法の決定時期によっては橋体に適性な剛性を持たせたり補強ができないことがある。②継手位置の仮支持が制限される。③仮設備の強度上、調整が不可能である。などの場合には誤差の発生が避けられないことがある。

近年、仮組立省略の研究が進められており、将来的には鋼橋のコストダウンを図るためにも仮組立の省略は不可欠な課題であろう。このような状況にあって「架設時キャンバー」の管理はますます重要かつ複雑になるものと予測される。そのためにも個々の誤差要因の解明とキャンバーに与える誤差要因間の相関性の研究を進めることが必要である。

最後に当W/Gの初期の目的を達成できなかったことを謝するとともに、調査・試験施工にご協力戴いた会員各位に感謝します。