

ジャパンスチールブリッジ
コンペティション 2014
JSBC2014

公式ルールブック

Ver. 2.2

2014年7月

目次

1. はじめに	1
2. 橋梁の設計条件	3
3. 各競技の概要および進め方	9
4. 表彰と採点	15
5. 用語および定義	17
6. ペナルティ	18
7. その他	19

1. はじめに

ジャパンスチールブリッジコンペティション(JSBC)は、学生自身が橋梁の設計、製作と架設を行い、“ものづくり”の真の楽しさを経験するコンペティションである。コンペティションの目的は、以下の通りである。

- コンペティション（“ものづくり”）を通じて学生や参加者の基本的な工学知識の応用力、問題解決能力を培うこと
 - 学生や参加者の協調性を養うこと
 - 学生や参加者間の交流を図ること
- また、学生が諸先輩や教員から、設計・製作技術の知識を習得することにも期待している。

1.1 コンペティションの概要

1.1.1 各チームは、本ルールブックに従って橋梁を設計しなければならない。

ルールに従っていない橋梁は、いかなる部門においても表彰される資格はない。

1.1.2 コンペティションは、“架設競技”、“美観競技”、“載荷競技”から構成される。

1.1.3 コンペティションの結果は、“架設ポイント”、“構造ポイント”、“美観・デザインポイント”、“総合ポイント”の4部門により評価する。1.2.1の橋梁の条件を満たすもののみ、評価の対象とする。評価部門ごとに最小ポイントのチーム（“美観・デザインポイント”は最多得票のチーム）を第1位とし、各部門に対して2チームを表彰します。

1.1.4 参加学生は、大学の「学生研究災害傷害保険」あるいは各自傷害保険に加入しなければならない。コンペティションの主催者側は、橋梁の製作段階も含めて、コンペティション中に発生するいかなる傷害に対しても責任は負わない。

1.2 橋梁の定義

1.2.1 本ルールブックでは、以下の条件を満たすもののみを橋梁と定義する。

- (1) 2.2に示す基本条件に合致した橋梁であること。
- (2) 3.2.10に示す横方向の安定性の確認を満足すること。
- (3) 架設時間が3.2.2に示す上限値（40分）以内であること。
- (4) 載荷競技時の橋梁のたわみが、3.4.6に示す崩壊とみなす値（15mm）以内であること。

1.2.2 1.2.1の橋梁の定義を満たさないものは、原則として、いかなる評価部門においても評価の対象とはならない。

1.3 安全の確保

1.3.1 安全が最優先であり、いかなる場合にも安全に十分な配慮を行うこと。

1.3.2 安全に架設できない橋梁や、主催者側から貸与された錘等を用いて安全に載荷のできない橋梁は、いかなる部門においても表彰される資格はありません。

1.3.3 設計段階での安全への配慮

コンペティションに参加するチームの製作する全ての橋梁、部材、および接合構造も全てこのルールブックに書かれた規定に従い、安全な構造となるよう設計せねばならない。

1.3.4 製作過程での安全への配慮

いかなる製作段階においても、切断、切削、孔あけ等に用いる工具や電動工作機械の使用方法について十分理解の上、細心の注意を払って使用しなければならない。学生の所属する大学等の安全管理マニュアルなどに目を通し、安全教育を受講したうえで、製作を行うこと。

1.3.5 コンペティション当日の安全への配慮

- (1) 長ズボン、手袋、ヘルメット、防塵メガネと安全靴を適切に着用すること。
 - a) 手袋については、指先を出すために、先端を切ることは認められない。
 - b) 長ズボンや手袋などの防護服は各自で準備すること。
 - c) サンドル履き、短パン着用など不適切な服装での参加は認めない。
- (2) コンペティションを通して、審判は、架設・載荷作業者が危険な行動をしようとしていると判断できる場合には、競技の続行を止めさせる権限を有する。

2. 橋梁の設計条件

2.1 載荷条件および橋梁たわみの計測

2.1.1 錘を載せた台車（総重量 150kgf）を橋梁の一端から他端まで安全に移動させることができる構造とする。

- (1) 台車は図-2.1 に示す寸法をもつ。台車は、JSBC 実行委員会にて用意する。
- (2) 橋梁には、図-2.2(b)に示す断面寸法をもつ鋼製溝形材からなる全長 4000mm のレール（図-2.2(a)）が、図-2.3 に示すように設置できなければならない。レールは、JSBC 実行委員会にて用意する。
- (3) レールは主構をつなぐ横部材のみに支持されるものとする。横部材間隔は 500mm とし、合計 9 本とする。支間中央には必ず横部材を配置するものとする。2 本のレールは両端および中央に近い 2 か所の横部材位置で、レールと同じ断面をもつ溝形材と接合されており、この 4 か所では、図-2.4 に示すように横部材に支持される。それ以外の横部材の位置では、レールの下面にフィラープレートが溶接されている。横部材の幅は、30mm 以下とする。
- (4) 9 本の横部材の上面の高さは、同じになるように設計し、架設誤差が生じても高さの違いが 10mm 以内であることが望ましい。
- (5) 台車は、橋梁の一端から他端まで 30 秒以内で移動させなければならない。

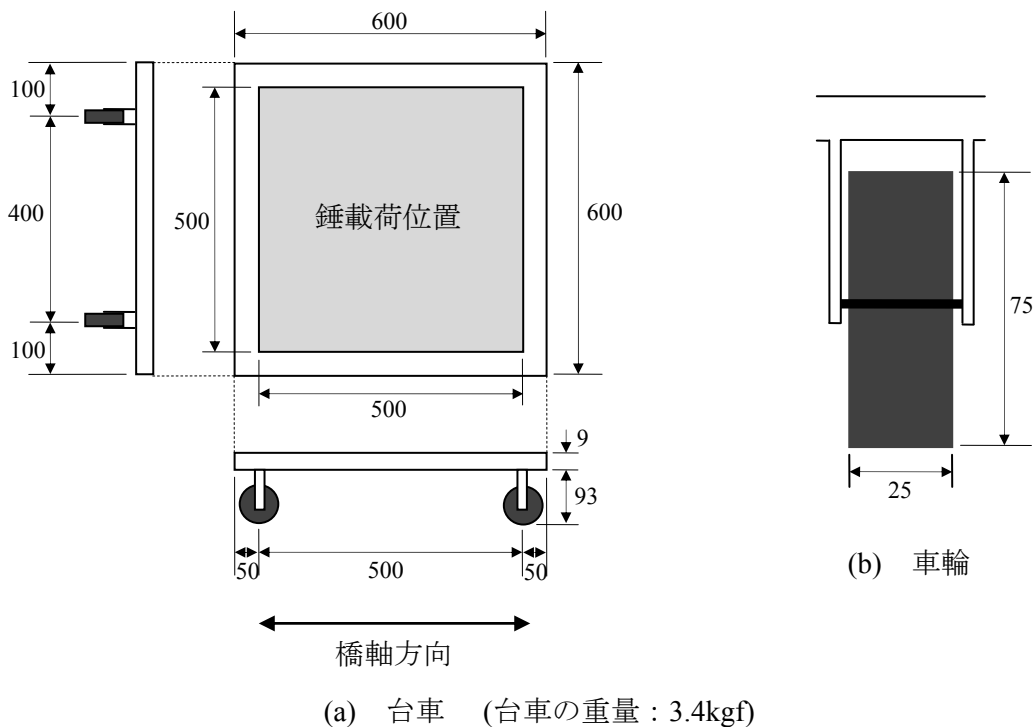
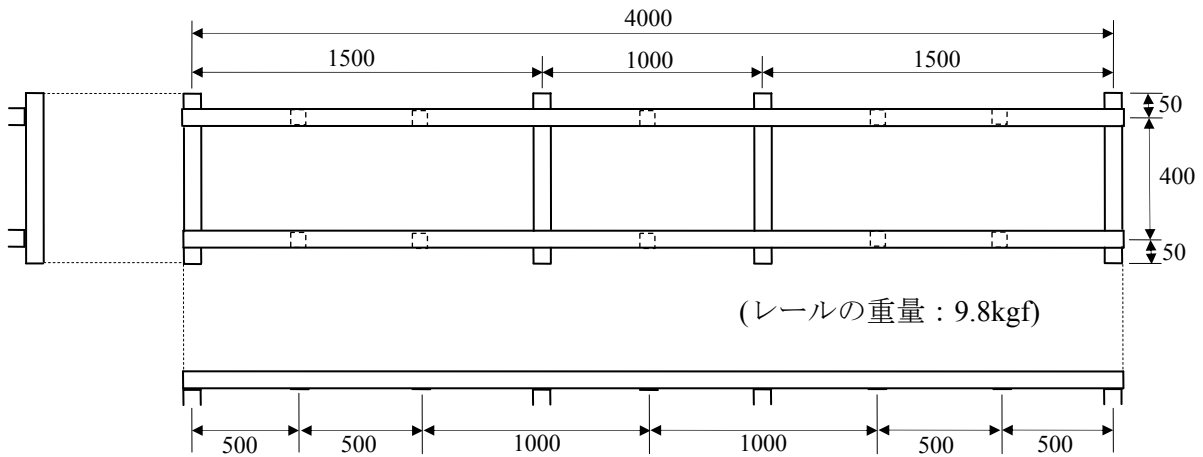
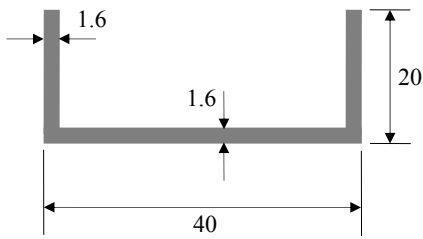


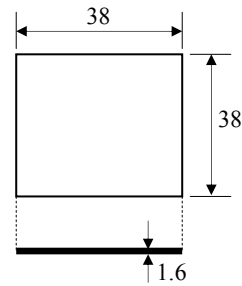
図-2.1 台車の形状・寸法（単位：mm）



(a) レール



(b) レール1本の断面



(c) フィラープレート

図-2.2 レールの形状・寸法 (単位 : mm)

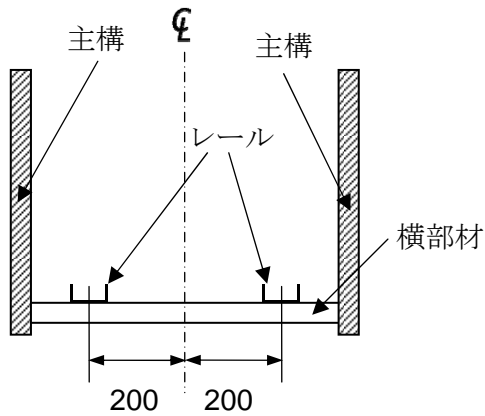


図-2.3 主構を有する橋梁の場合の
レール配置図 (単位 : mm)

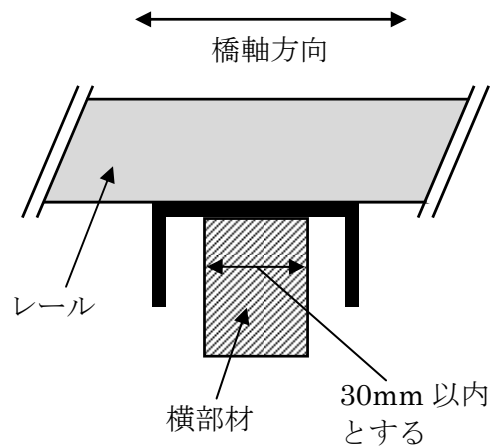


図-2.4 横部材の幅規定

- 2.1.2 台車が橋梁を移動している間、支間中央点で橋梁のたわみを計測する。橋梁のたわみの計測位置は、図-2.5 に示すとおり、支間中央の横部材でレール直下とする。
- 2.1.3 橋梁のたわみの上限値を 5mm ($\cong L/800$) とする。
- 2.1.4 3.2.10 に示す橋梁の横方向の安定条件を満足する。

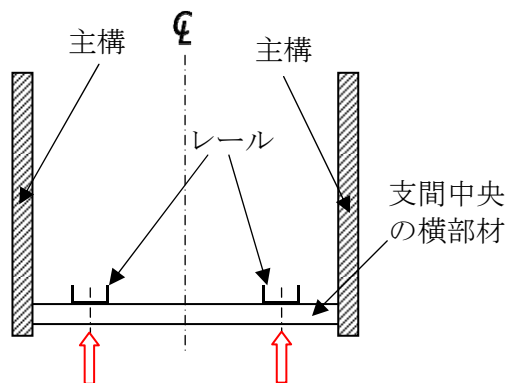


図-2.5 支間中央におけるたわみの計測位置
(主構を有する橋梁の場合)

2.2 基本条件

- 2.2.1 架設現場は、長手方向 11m、幅方向 2m の長方形のフィールドである。
 - (1) 中央に幅 1600mm の河川が流れている。
 - (2) 河川、河川敷、架設ヤード、橋台と架設現場の境界は、図-2.6 に示すとおりである。
- 2.2.2 橋梁は橋台上に設置する。
- 2.2.3 架設競技終了時に、橋梁のいかなる部分も橋台上面より 200mm を超えて下方にはみ出してはならない (図-2.7)。
- 2.2.4 橋台は指定された位置に設置され、移動できない。橋梁と橋台は、橋台上の指定範囲 (図-2.8) で接していなければならない。
- 2.2.5 荷重を 2.1.1 に指定された条件で載荷できなければならない。
- 2.2.6 橋台は、図-2.7 に示す指定位置に固定する (橋軸方向の間隔を 4100mm、橋軸直角方向の間隔を 800mm)。橋台の形状は図-2.8 を参照のこと。
- 2.2.7 橋梁には車両通行を想定した空間として 2 車線分 (1 車線あたりの空間は幅 300mm×高さ 300mm) が、橋梁全長にわたって確保されなければならない (図-2.9)。
- 2.2.8 架設時に川への侵入は禁ずる。
 - 河川の両側の河川敷は、橋梁の架設時に利用できる (図-2.6 参照)。
- 2.2.9 架設段階ではボルトのみによって橋梁を組み立てなければならない。
 - (1) 部材の製作段階では溶接接合、ボルト接合のいずれを用いることもできるが、架設現場での溶接接合の使用を禁ずる。
 - (2) スパナ、ラチェット、モンキーレンチ等の工具は各チームで準備する。
 - (3) 架設段階では、バッテリーや外部電源を使用する電動工具を使用できない。

2.2.10 橋梁は鋼材を用いて製作せねばならない。

- (1) コンペティションの目的上、鋼材とは、強磁性を示す合金鋼と定義する。
アルミやステンレスは使用できない。
- (2) 鋼材の接合にはんだやろう付けの使用は認めない。
- (3) 橋梁への塗装，ステッカー貼付，このほかの装飾品の取り付けは行ってよい。

2.2.11 架設中も橋梁の完成後もその形状や寸法が変わらない部材を使用せねばならない。

- (1) 1つの部材は、150×150×800mmの容積の箱に入り、かつ1つの部材あたりの重さが10kgfを超えてはならない（図-2.10参照）。
- (2) 予め溶接やボルト接合されたものでもこの箱に入れば部材とみなすことができる。ただし、コンペティション中この接合部を緩めたり外してはならない。
- (3) 架設中および橋梁完成後の载荷競技時においても、変形による形状や大きさの変化が軽度でなければならない。
ケーブルやワイヤーは使用できない。

2.2.12 架設ヤードに準備した全ての部材を用いて橋梁を組み立てなければならない。

架設時だけ一時的に用い、完成系では使用しない部材は使用できない。

2.2.13 橋梁に電気式、電磁気式、油圧式、ないしはその他の機械的なセンサーや制御システムを組み込んではならない。

例えば、電線、電線管や真空管のような非機械的エネルギー伝達装置、エネルギー変換、貯蔵装置、電磁石、電池、モーター、油圧式・流体式ピストン、タービン、化学反応器、圧力容器、予荷重バネや起爆装置

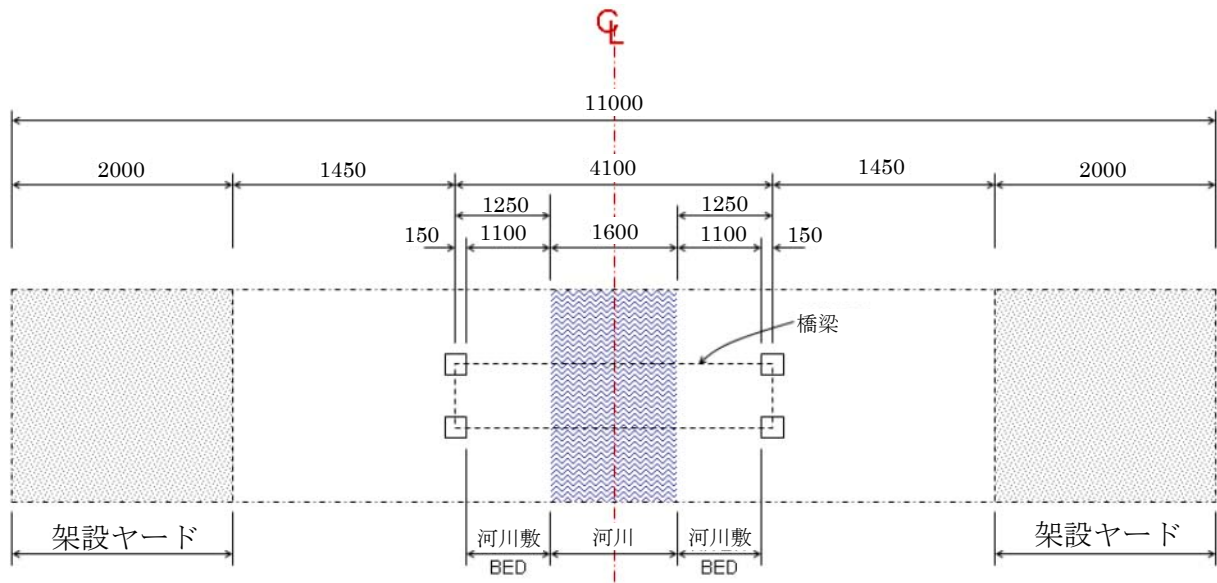
2.2.14 架設が完了した後もほかの橋梁にエネルギーを伝えたり、出したりしてはならない。

- (1) 例えば、力学的、磁氣的、流体的、あるいはそれ以外の力を及ぼすこと、音、光、磁波、波動や光波などを及ぼすこと、熱伝動や熱対流を及ぼすこと、あるいは電流を流すこと
- (2) コンペティションの運営上必要な力（例えば、载荷試験や橋梁の移動などコンペティションの運営に関連するもの）や、コンペティションの参加者とは無関係な不可抗力や環境条件の変化（風、気温や日光など）は除く。

2.3 その他の条件

2.3.1 基本条件が守られていれば、橋梁の形式は問わない。

2.3.2 部材の抜け出しや離間・脱落や変形が容易に生じることが想定される部材同士の接合構造や連結構造は、载荷時の安全が確保できないため禁止する。



単位 : mm

図-2.6 架設現場の平面図

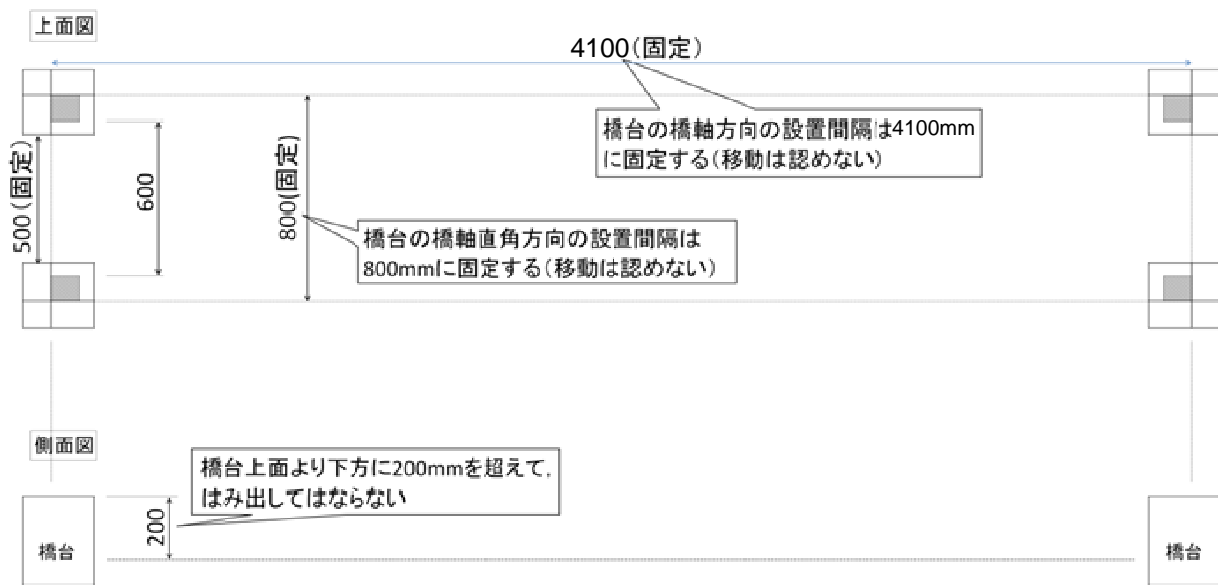


図-2.7 橋台の設置位置および橋梁の設置位置

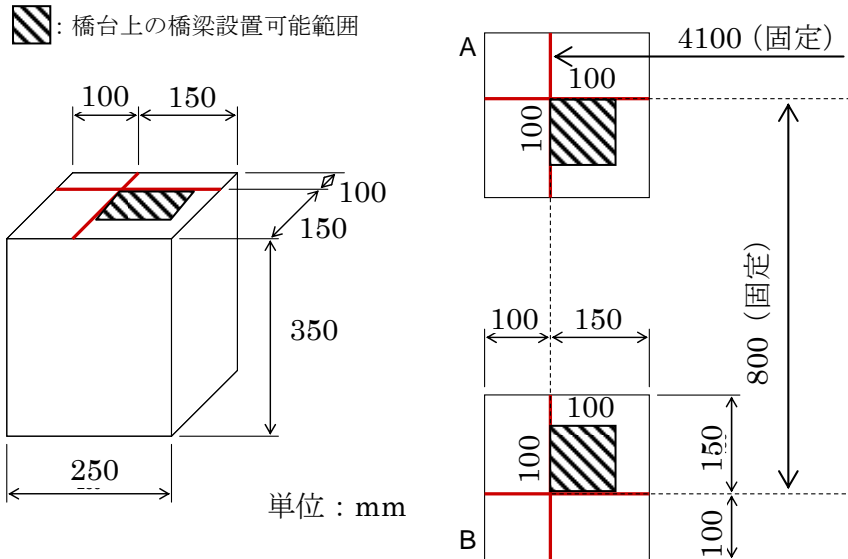


図-2.8 橋台の形状および設置位置

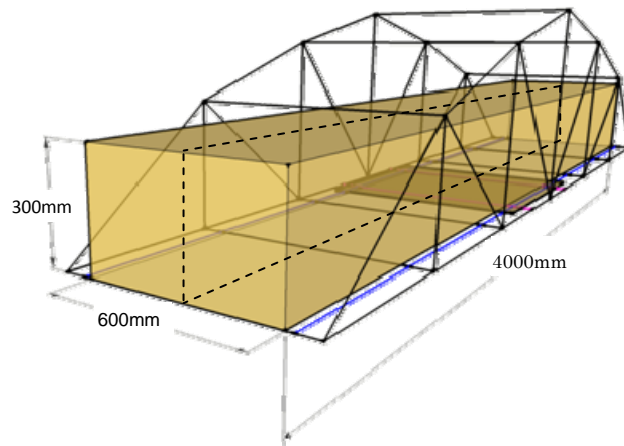
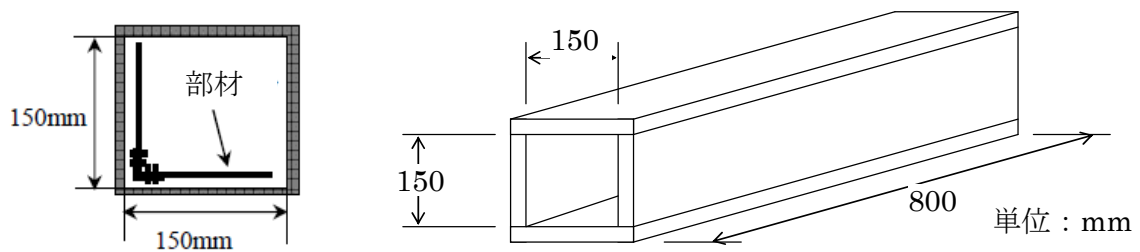


図-2.9 車両通行空間



部材の大きさの検査状況

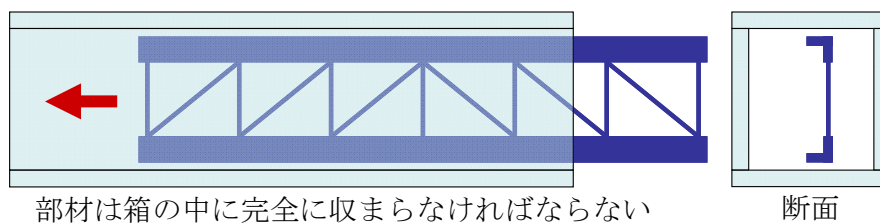


図-2.10 部材の大きさの制限

3. 各競技の概要および進め方

3.1 一般

- 3.1.1 参加チームは事前にチーム名および架設作業者ならびに現場監督者をエントリーすること。
- 3.1.2 架設作業者のなかから、チームリーダー1名を選出する。
- 3.1.3 架設作業者とは別に現場監督者1名を選出することができる。
 - (1) 現場監督者は、架設作業に対してアドバイスすることができる。
 - (2) 架設作業者と現場監督者を除く、教員を含む見学者は、架設現場外の場所から見学し、架設作業に対する具体的な指示出しや注意喚起はできない。
- 3.1.4 競技開始前実施するキャプテンミーティングに、チームリーダーが出席する。
 - (1) キャプテンミーティングにおいて、各チームの製作した橋梁の本ルールとの整合性を確認する。
 - (2) 競技部会が進行役を務め、各チームリーダーからの質問形式で進める。
 - (3) 本ルールに規定されていない事項については、その場で協議して回答を行う。
- 3.1.5 キャプテンミーティング終了以降の、抗議、質問等は一切認めず、審判団が適宜判断する。

3.2 架設競技

- 3.2.1 審判は橋梁の架設に要した時間と修理に要した時間を計測する。レールの設置は架設競技には含めない。
- 3.2.2 架設時間の上限は40分とする。架設時間の上限を超えた場合には、架設を中止する。
- 3.2.3 架設時間の上限を超過した場合には、架設作業者は架設現場の外に出るとともに、橋梁も架設現場の外に出さなければならない。その後、架設作業者は、架設現場の外で橋梁を架設することになる。
- 3.2.4 事前確認
 - (1) 部材サイズの検査
審判は架設前にいくつかの小部材を抜き出して、容積150×150×800mmの箱に収まるかを検査する。
 - (2) 架設作業者
 - a) 架設作業者数は最大6名である。
 - b) 架設作業者は、各人の防護用具（ヘルメット、防塵メガネやゴーグル、手袋、安全靴）および工具を携行しなければならない。
 - (3) 現場監督者
 - a) 現場監督者数は最大1名である。
- 3.2.5 架設作業の開始および終了
 - (1) 架設作業の開始時には、以下の項目に従わなければならない。
 - a) 架設ヤードには部材、留め具と工具のみが置かれていること。
 - b) 全ての部材、工具と留め具は地面に置かれていること。

- i. 部材を互いにつないだ状態にしておくことや、互いに触れた状態にしておいてはならない。工具は留め具に触れていてはならない。
 - ii. 留め具同士（ボルト、ナット、ワッシャー）は触れていてもよい。
 - c) 架設作業者は部材から手を離して架設ヤードで待機すること。
 - d) ストップウォッチによる時間計測と架設作業は、チームリーダーが上記の全ての項目の準備が完了したことを確認した後、審判員が時間計測の開始を宣言する。
 - e) 架設時間中は、架設作業員、部材、工具、留め具やそのほかのものは、架設現場へ持ち込んだり架設現場から持ち出してはならない。工具、部材や架設ブロックは、架設部や橋台の上に載せてもよい。
- (2) 以下の場合にはストップウォッチによる時間計測を中断する。
- a) 架設作業員や審判員が怪我を招くような行為を見かけた場合
 - b) 審判員が安全管理の規則に対する違反行為を見かけた場合
 - c) 上記の行為が正されれば、架設作業員、工具、部材や架設ブロックなどを時間計測中断前の状態に戻して、時間計測を再開する。
- (3) 架設作業の完了後、架設作業員全員が架設ヤードまで戻り、チームリーダーが「安定」と宣言した時点で架設時間の計測を終了する。

3.2.6 架設作業

- (1) 架設現場には、審判、現場監督者および現場作業員以外は立ち入ることはできない。
- (2) 架設ヤード外の架設ブロックの移動や支持は架設作業員2名以上で行わなければならない。部材については、1名の架設作業員が1つまでの部材を架設ヤード外で移動してよい。
- (3) 橋梁に取り付けた部材や架設部が不安定な（自立できない）場合には、それらが河川や橋台の背面の地盤に落ちないように、架設作業員が支えておかななければならない。

3.2.7 違反および事故の発生時

- (1) 安全性に関連する規則（後述の3.2.13禁止事項）に違反した場合、時間計測は中断し、審判員が違反内容について説明する。
 - a) 時間計測の再開前に、架設作業員、工具、部材、架設ブロックや留め具は違反前にあった場所に戻さなければならない。
 - b) 参加チームは、審判員から架設再開の了承を得た後に、安全に配慮して架設を再開できる。ただし、参加チームが安全な方法で架設を再開できない場合には、架設を中止し、載荷競技への参加を含め、全てのカテゴリーの表彰を受ける権利も剥奪される。
- (2) 以下のような軽微な違反の場合には、原則として、時間計測は継続するが、事故発生によりペナルティが課される。
 - 工具の落下、河川への侵入など不可抗力な違反
- (3) 架設作業員が負傷した場合や、腹痛などの体調不良を訴えた場合には、チームリーダーは直ちにその旨を審判員に伝え、審判員は架設時間計測を中断する。
 - 時間計測の再開時には、架設作業員を交代して減員を補充することができる。

3.2.8 修理

- (1) 架設完了後、ボルトの増し締めなどの橋梁の修理を要する場合、チームリーダーは、直ちに審判員に修理を申し出なければならない。
 - a) 接合部に不安がある場合には、載荷試験中の安全のためにも修理すべきである。
 - b) 修理には架設競技と同じ規則が適用される。
 - c) 修理のための時間は、実際に要した時間の150%（1.5倍）としてカウントする。
 - i. 修理に当たることのできる作業者は最大6名である。
 - ii. 審判員の開始の合図があるまで、架設作業者は架設ヤード内で待機し、開始の合図の後で、架設ヤードの外へ出て橋梁を修理しなければならない。
- (2) 修理の完了後、架設作業者全員が架設ヤードまで戻り、チームリーダーが「安定」と宣言した時点で架設時間の計測を終了する。

3.2.9 橋梁および構造確認

橋梁の架設後、橋梁を橋台に設置した状態で、構造および桁下空間についてルールに従っていることを確認する。

3.2.10 橋梁の横方向の安定性の確認

橋梁の架設後、橋梁を橋台に設置した状態で、支間中央の横部材と主構または主桁の接合部において、水平方向に5kgfの荷重を載荷し、横方向の変位が30mm以内であることを確認する。

3.2.11 橋梁の重量計測

- (1) 各チームの橋梁の架設（または修理）の完了後、橋梁の重量を4つの体重計で計測し（図-3.1）、それらの合計値を橋梁の重量とする。
- (2) 荷重載荷用の床版、工具、橋台と各橋梁のアピール用のポスターは橋梁の重量に含めない。

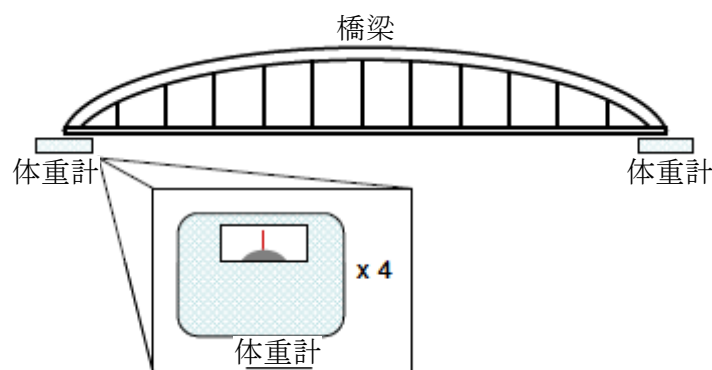


図-3.1 4つの体重計を用いた橋梁重量の計測

3.2.12 プレゼンテーション

- (1) 各チームのプレゼンテーション担当者1名が、自チームの橋梁の概要（橋梁の特徴、設計、製作、架設における創意工夫、製作に際して苦慮した点、など）について、審判団や参加者の前で紹介し、審査団が評価し、順位付けを行う。
 - a) プレゼンテーション時間は1チーム当たり5分間とする。その後、質疑応答の時間を2分間設ける。

- b) プレゼンテーションには、展示に用いるパネル等を使用してもよい。
- c) PC プロジェクターは使用しない。

3.2.13 禁止事項

- (1) 架設現場外での作業
- (2) 橋台の移動
- (3) 溶接機や電動工具の使用
- (4) ものを投げる行為
- (5) 落としたボルト、ナットおよびワッシャー等の再利用
- (6) 架設現場内における潤滑油・潤滑剤の使用
潤滑油を架設現場の地面に落してはならない
- (7) 架設作業者が、橋梁、橋梁の一部分や工具を使って、自身の体重を支える行為
 - a) それらに寝そべる、上に立つ、腰かけるなどの行為は一切禁止する。
 - b) 架設者が地面に両膝をつく、片膝を地面につける、あるいは踵と爪先を地面につけて立っている状態であれば架設部にもたれかかってもよい。
- (8) 河川を渡る。
- (9) 架設ヤードの外で、架設ブロックの移動や支持を1人で行う。
- (10) 架設ヤードを除いて、部材、工具やボルト・ナットを一時的に地面に置くこと。

3.3 美観・デザイン競技

3.3.1 橋梁のバランス、プロポーション、優美さや仕上げを含む、橋梁の存在感などにもとづき、審査員および各チームが投票を行い、展示された橋梁の美観・デザインに対して順位を付ける。

3.3.2 各チームは投票権1を有する。自チームの橋梁には投票できない。

- (1) 審査員は採点シートに、最も優れたチーム名とともに、評価理由を記入する。
- (2) 審査員の印象で行ってよい（投票シートは当日配布する。）。

3.4 載荷競技

3.4.1 架設競技終了後、載荷競技までの間にレールを設置しておく。

3.4.2 レール設置後、錘を載せた台車により載荷し、たわみを計測する。

3.4.3 載荷作業は各チームのメンバーが行う。

3.4.4 台車は、橋梁の一端から他端まで30秒以内で移動させる。台車の移動は、台車に付けられたロープを引っ張ることにより行う（図-3.2参照）。

- (1) ロープは、各車輪のフォーク部に結ばれており、台車の片側に2本、合計で4本のロープが取り付けられている。
- (2) ロープを引っ張る人数に制約はない。

3.4.5 台車が橋梁を移動している間、橋梁のたわみを計測する。

- (1) 4つの支点と支間中央位置2点における鉛直方向変位を計測し、支点に対する支間中央の相対変位を橋梁のたわみとする。
- (2) 支点の変位は、4つの支点の変位の平均値とする。

(3) 支間中央の鉛直方向変位は、支間中央の横部材でレール直下の 2 点の変位の平均値とする。

3.4.6 荷重は、80kgf と 150kgf の 2 回行う。

(1) 80kgf の荷重は、安全に荷重できるかどうかの確認のために行い、荷重時の橋梁のたわみが 8mm 以上であれば、150kgf の荷重は行わない。橋梁のたわみが 15mm に達した時点で崩壊とみなし、荷重を中止する。

(2) 80kgf の荷重直後に 150kgf 荷重を行い、80kgf の荷重で残留変位が生じてても、そのまま 150kgf の荷重を行う。150kgf 荷重時の橋梁のたわみを荷重競技の記録とする。橋梁のたわみが 15mm に達した時点で崩壊とみなし、荷重を中止する。150kgf 荷重時の台車の移動は、80kgf と反対向きに行う。

(3) 荷重重量は、台車の上に載せた錘の重量である。

(4) 80kgf と 150kgf 荷重時の錘の設置位置を図-3.3 に示す。

3.4.7 突然の橋梁の崩壊に備えて支間中央近傍の 4 箇所には桁下 100mm 程度の隙間を空けてストッパーを挿入する。

3.4.8 審判は、作業や周囲の者の負傷が危惧されるような荷重を行おうとしている場合、荷重試験時の橋梁の崩壊、過大なたわみや横倒れ等を生じそうな場合には、それ以上の競技の続行を中止させることができる。

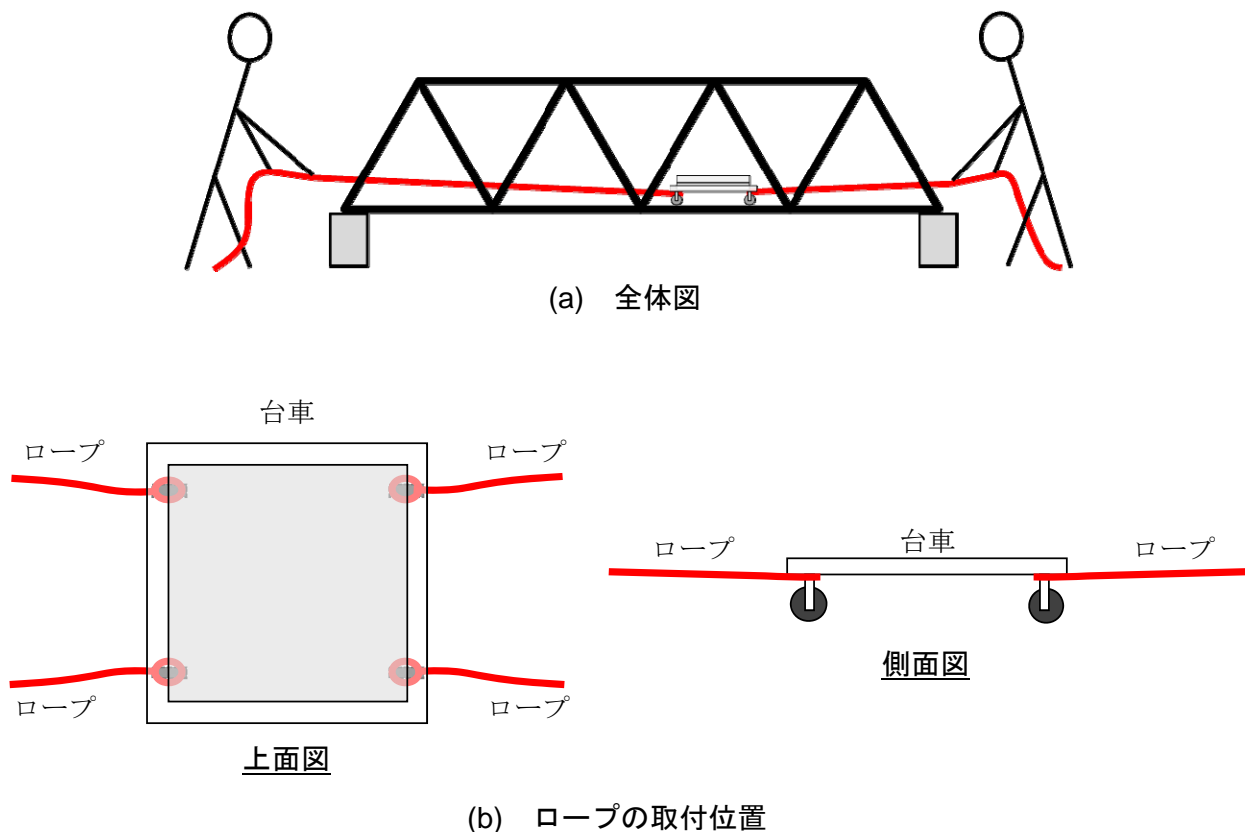


図-3.2 台車の移動方法

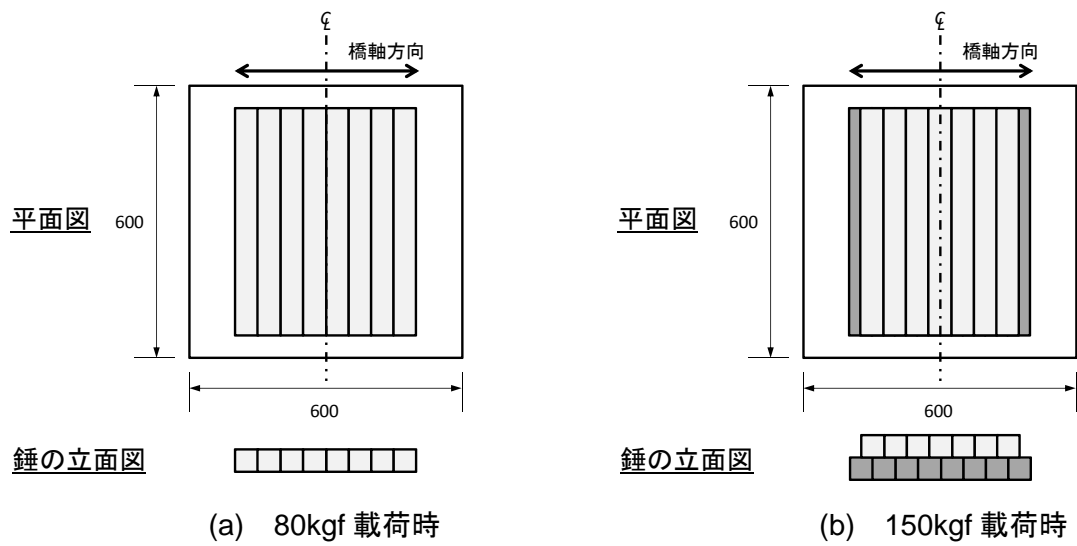


図-3.3 台車上の錘の設置位置

4. 表彰と採点

4.1 表彰

4.1.1 コンペティションでは、架設ポイント、構造ポイント、美観（展示）、および総合評価の4部門でポイントを算出し、各部門に対して上位2チームを表彰する。

4.2 架設ポイント

4.2.1 架設ポイント C_c は次式で計算する。

$$C_c \text{ (ポイント)} = (\text{架設作業者の総数 (人)}) \times (\text{総架設時間 (分)}) \times 5 \text{ (ポイント)}$$

4.2.2 架設作業者の総数 (人)

- (1) 登録に基づき、4年生以上の学生は1名、3年生以下の学生は0.8名として算定する。
 - a) 登録した架設作業者と当日の架設作業者が異なる場合には、いずれか多い方の人数とする。
 - b) 架設競技中における、架設作業者の減員は考慮しない。
 - c) 架設作業者数が少ないほど、採点上は有利となるが、安全への配慮が欠ける場合は、架設を中止させる場合がある。
 - d) 現場監督者を配置する場合、現場監督者を1名として加算する。

4.2.3 総架設時間 (分) は次式で計算する。

$$\begin{aligned} \text{総架設時間 (分)} &= \text{架設に要した時間 (分)} + \text{修理に要した時間の 150\% (分)} \\ &\quad + \text{ペナルティ (分)} \end{aligned}$$

ここで、ペナルティ (分) は時間に換算されるペナルティのこと。

4.3 構造ポイント

4.3.1 構造ポイント C_s は次式で計算する。

$$C_s \text{ (ポイント)} = \text{橋梁重量 (kgf)} \times 10 \text{ (ポイント)} + \delta \times 100 \text{ (ポイント)}$$

4.3.2 4.3.1 の橋梁重量は次式で計算する。橋梁重量には、レールは含まない。

$$\text{橋梁重量 (kgf)} = \text{橋梁の重量 (kgf)} + \text{ペナルティ (kgf)}$$

ここで、ペナルティ (kgf) は重量に換算されるペナルティのこと。

4.3.3 係数 δ

橋梁のたわみに関する係数であり、たわみの上限値との差に応じて以下のように計算する。

- a) 橋梁のたわみが、上限値以下に収まるとき： $\delta = 0$
- b) 橋梁のたわみが、上限値以上のとき： $\delta = \text{橋梁のたわみ(mm)} - \text{上限値(mm)}$

4.4 美観・デザインポイント

4.4.1 投票により順位を決定する.

4.4.2 投票の結果, 複数チームが同じ得票数の場合には, 構造ポイントが小さいチーム順に上位とする.

4.4.3 美観・デザインポイントの順位により, 総合ポイントの計算に用いる評価係数 Y_A を決定する.

4.5 総合ポイント

4.5.1 総合ポイントは, 架設ポイント C_c と構造ポイント C_s の重みつき合計値に, プレゼンテーションに関する評価係数 Y_p および美観・デザインに関する評価係数 Y_A を乗じ, 次式で計算する.

$$\text{総合ポイント (ポイント)} = (0.6 \times C_s + 0.4 \times C_c) \times Y_p \times Y_A$$

4.5.2 プレゼンテーション

審判団が, ①発想, ②構造, ③意匠, ④架設上の工夫の各項目を 5 段階 (評価点: 非常に良い(4), 良い(3), やや良い(2), 普通(1), 特になし(0)) で評価し, 順位を決定する.

a) 複数チームが同じ獲得点数の場合には, 同順位とする.

b) プレゼンテーションの順位により, 総合ポイントの算出に用いる評価係数 Y_p を決定する.

4.5.3 評価係数 Y_p , Y_A の算出

プレゼンテーションおよび美観・デザインに関する評価係数は, 順位に基づいて図-4.1により決定する.

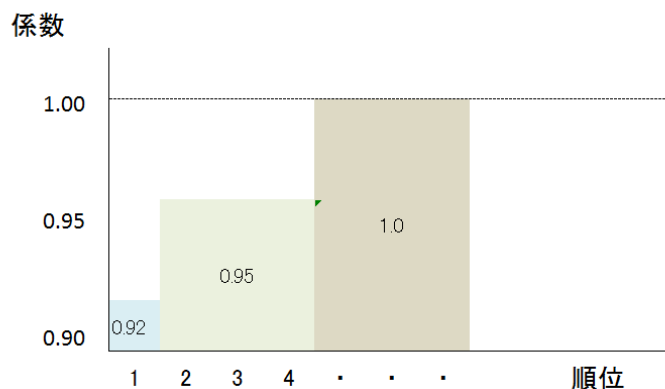


図-4.1 順位と評価係数 Y_p および Y_A の換算

5. 用語および定義

5.1 架設作業者

チームの中で、架設競技に参加する学生を指し、登録が必要である。

5.2 現場監督者

架設作業者以外で、架設競技中に声掛けにより指示を出す学生を指し、登録が必要である。

5.3 部材

150×150×800mm の箱に収まるように製作された部材。

5.4 架設ブロック

3つまでの部材を接合し、架設ヤードで組み立てられたもの。

5.5 架設部

架設競技中に組み立てられ、その一部が橋台と接触する架設済の部分。

5.6 留め具

鋼製のボルトやナットを指す。ボルトは、JIS B1180 に規定された鋼製六角ボルトとする。

- (1) ボルト、ナットは接着または溶接などにより固定してはいけない。
- (2) 公称長さ（首下長さではない）が 75mm 以上のボルトを用いてはならない。
- (3) ボルトには加工や改造を行ってはならない。
- (4) 塗装は施してよい。

5.7 部材同士の接合部

5.7.1 部材が容易に抜け出したり脱落しないような接合部としなければならない。

5.7.2 留め具を用いる場合には、各部材間は少なくとも一つの留め具で接合し、ナットを締め付けたとき、ボルトの端部面がナットの面より外に出ていなければならない。

6. ペナルティ

6.1 規則や指示に従わない場合には、以下のようなペナルティが課される。

6.2 架設競技中のペナルティは架設時間に、それ以外のペナルティは橋梁重量にそれぞれ換算される。

6.3 橋梁重量に換算されるペナルティ

6.3.1 部材の大きさの制限

(1) 違反部材と留め具の総重量 (kgf) $\times 5$ 倍 + 5kgf

(2) 違反部材の重量の最低値は 1kgf とする。

6.3.2 桁下空間の確保

超過分 x が $0 < x \leq 5$ (mm) の場合 $\rightarrow +10\text{kgf}$

超過分 x が $5 < x \leq 10$ (mm) の場合 $\rightarrow +20\text{kgf}$

超過分 x が $10 < x$ (mm) の場合 $\rightarrow +$ 橋梁の全自重

6.3.3 車両通行空間の確保

+橋梁の全自重

6.3.4 橋台の指定範囲以外での橋梁の接触

+10kgf

6.4 架設時間に換算されるペナルティ

6.4.1 架設中の部材，工具等の落下

落下回数をカウントする。

6.4.2 留め具（ボルト，ナット，ワッシャー）の落下

(落とした留め具の数) $\times 5$ (sec.)

6.4.3 工具の落下

(落とした工具数) $\times 10$ (sec.)

6.4.4 部材の落下

(落とした部材数) $\times 20$ (sec.)

6.4.5 架設部の落下

(落とした回数) $\times 20$ (sec.)

6.4.6 河川への侵入

(1) 架設作業員の作業服，ズボンや靴が河川内に触れてもカウントする。

(侵入した回数) $\times 5$ (sec.)

(2) 注意を与えても侵入を継続するなど悪質な場合

20 (sec.)を追加

6.4.7 架設作業員，現場監督者以外による架設中の声掛けや指示出し

(指示出し回数) $\times 40$ (sec.)

7. その他

7.1 本ルールブックに記載されていない行為、事項については審判団の合議のもとペナルティを決定する。

7.2 本ルールブックおよび FAQ は公式ホームページ (<http://bricom.jp/>) に掲載する。

7.3 本ルールブックに関する質問は、以下に問い合わせること。

問合せ先：名古屋大学大学院工学研究科社会基盤工学専攻

准教授 北根安雄

Email: ykitane@civil.nagoya-u.ac.jp

7.4 実施要領や会場、運営方法など本ルールブック以外に関する質問は、以下に問い合わせること。

問合せ先：大阪市立大学大学院工学研究科都市系専攻

准教授 松村政秀

E-mail : m_matsu@civil.eng.osaka-cu.ac.jp

修正履歴

Ver. 2.0

- 3.4.4に「台車の移動は、台車に付けられたロープを引っ張ることにより行う（図-3.2 参照）。」を加筆.
- 図-3.2の追加.
- 3.4.6(2)の「200kgf 荷時の橋梁のたわみを荷競技の記録とする。」を「150kgf 荷時の橋梁のたわみを荷競技の記録とする。」に修正.
- 3.4.6(2)に「150kgf 荷時の台車の移動は、80kgf と反対向きに行う。」を加筆.
- 3.4.6(3)を「荷重量は、台車と錘を合わせた重量である。」から「荷重量は、台車の上に載せた錘の重量である。」に修正.
- 3.4.6(4)を追加.
- 図-3.3を追加.

Ver. 2.1

- 5.6に「ボルトは、JIS B1180に規定された鋼製六角ボルトとする。」を加筆しました.

Ver. 2.2

- 3.4.4に「(1)ロープは、各車輪のフォーク部に結ばれており、台車の片側に2本、合計で4本のロープが取り付けられている。(2)ロープを引っ張る人数に制約はない。」を加筆しました.
- 図-3.2にロープの取付位置を加えました.