



る。一方部材有効断面積は磨耗・腐食等のため経年減少し、前者の経年変動と相まって部材応力頻度分布は一般に危険側に経年移動する傾向にある。いま基準年においてある荷重状態による一部材応力を  $\sigma_1$ 、 $t$  年後の同一荷重状態による同部材応力を  $\sigma_t$  とすると、上述の経年移動状態は次式で与えられる応力増大率  $\alpha(t)$  によつて表わされる。

いま基準年における作用応力頻度曲線として両側有限の Pearson 系第 I 型曲線を当てはめると、

$$\left. \begin{aligned} y &= y_0(\sigma - \sigma_U)^{p-1} (\sigma_0 - \sigma)^{q-1} \\ y_0 &= \frac{1}{(\sigma_0 - \sigma_U)^{p+q-1}} \frac{\Gamma(p+q)}{\Gamma(p)\Gamma(q)} \\ p &= \frac{\sigma_m - \sigma_U}{\lambda(\sigma_0 - \sigma_U)} + 1, \quad q = \frac{\sigma_0 - \sigma_m}{\lambda(\sigma_0 - \sigma_U)} + 1 \end{aligned} \right\} \dots \quad (2)$$

たゞし  $\sigma_U \leq \sigma \leq \sigma_0$ ,  $\lambda$  は定数,  $\sigma_0$ ,  $\sigma_m$ ,  $\sigma_U$  はそれぞれ作用応力  $\sigma$  の上限, 平均, 下限値,  $y$  は  $\sigma$  の頻度を表わす。従つて  $t$  年後の頻度曲線は式(1)を用いて,

$$y_{it} = y_{0t}\{\sigma - \alpha(t)\sigma_U\}^{p-1}\{\alpha(t)\sigma_0 - \sigma\}^{q-1} \\ y_{0t} = y_0/\alpha(t)^{p+q-1}, \quad \alpha(t)\sigma_U \leq \sigma \leq \alpha(t)\sigma_0 \quad \dots \dots \dots \quad (3)$$

一方変動繰返応力を受ける部材の抵抗強度は、疲労試験により  $S-N-P$  曲線<sup>1)</sup>が求められている場合には、応力  $\sigma_i$  による破壊までの繰返数が  $N_i$  のとき、 $\sigma_i$  を 1 回与えた場合  $1/N_i$  の疲労度を生ずるものと考えると、

$$A = \int \frac{dN_i}{N_i} = 1 \dots \dots \dots \quad (4)$$

— 1

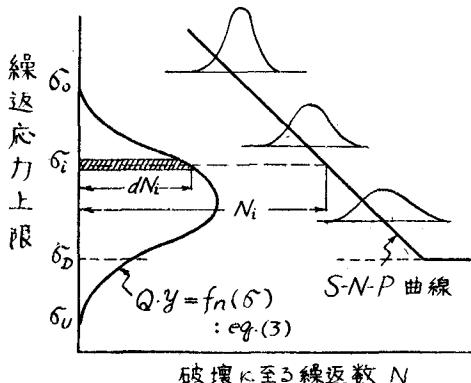
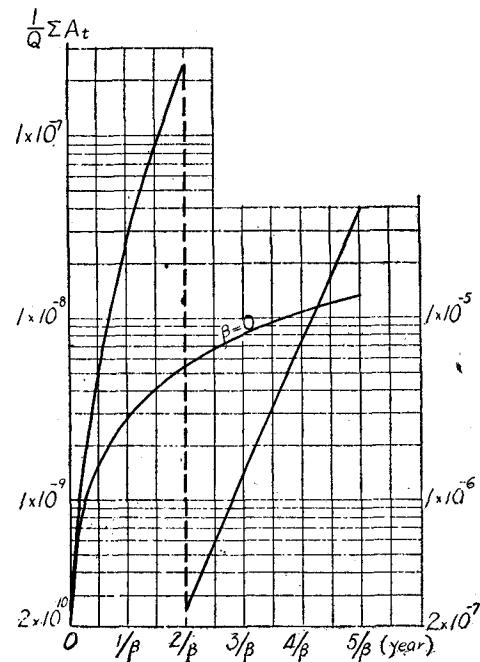


图 - 2



なる関係が成立するとき、かゝる頻度分布で与えられる作用応力によつて破壊する(図-1)。 $A > 1$  の場合は  $1/A$  は疲労を考慮した安全度と考えられる。また  $\sigma_U$  は耐久限度  $\sigma_D$  以下にあるのが普通で、式(4)の積分は  $\sigma_D \sim \sigma_0$  の範囲について行う。

式(3), (4)より応力頻度曲線の移動を考慮した場合の第  $t$  年における疲労進行度  $A_t$  は

となり、基準年より  $\sum A_t = 1$  が成立する年数を経過して疲労破壊を生ずることになる。たゞし  $Q_t$  は第  $t$  年における作用応力総回数である。

一例として作用荷重頻度分布及び  $Q_t$  が経年変化しない場合の片振引張応力を受けるリベット継手を有する鉄道橋に式(5)を適用、計算結果を図示すれば 図-2 の通りである。たゞし  $\beta$  は断面寸法の減少速度 (cm/year) とし、 $S-N-P$  曲線としては有孔板の疲労試験結果に基づいて  $P=50\%$  のものを、作用応力頻度曲線としては実測輪荷重に基づいたものを用いた。図-2 の  $\beta=0$  曲線は有効断面積不変の場合の疲労度を示し、2 曲線の差によつて作用応力頻度曲線移動の影響を知り得る。

本研究は昭和29年度文部省科学試験研究費による研究成果の一部である。また京大小西教授より実験資料使用の便を取計らつていた。各位に深謝します。

**注 1)** 一定繰返応力に対して種々の應力レベルで同一條件下で多数の疲労試験を行う場合、試験結果を應力・繰返数に対して plot すれば同一應力レベルでも破壊に至る繰返数は相当散らばる。それら各應力レベルにおける分布の等確率  $P$  の点を結べば  $S-N-P$  曲線群が得られる。

## (2-24) 宮城野橋用溶接構造用高張力鋼

### St. M 50 について

正員 神奈川県土木部 ○難 波 隼 象  
准員 同 関 野 昌 丈

**1. まえがき** 低  $Mn-Si$  鋼については第10回年次学術講演会で、「相模大橋用高張力鋼 St. S52 について」として鉄結を主とした構造用のものについて述べた。其後支間 16m 前後の全溶接合成桁（柄鳳橋、野比橋）を St. S52 で製作し、板厚 20mm 以下の溶接構造に一応の成功を得た。

これを更に支間 31.50m の溶接桁橋（現場鉄結）の主桁に用いるために製作したものが St. M 50 である。その突縁板は板厚 20, 25 及び 30mm の厚板を使用しているが、板厚 25mm 以上のものは焼準を行い、切欠脆性、自硬性等の改善を計った。

**2. 主要規格** 板厚 25mm 以上のものについて、その溶接性能を判定するために決定採用した規格及び一般規格の主要なものは次の通りである。

1) 化学成分 レードル分析で表-1によるものとする。

2) 機械的性質 表-2によるものとする。

表-1 St. M 50 の化学成分 (%)

C	Si	Mn	P	S	Cu
<0.18	<0.50	<1.30	<0.04	<0.04	<0.40

表-2 St. M 50 の機械的性質

降伏点	抗張力	伸び	曲げ (1.5t)
>33 kg/mm <sup>2</sup>	50~62 kg/mm <sup>2</sup>	>20%	180°

**3) 衝撃試験** Vノッチ・シャルピー衝撃値は 0°C で 4 kg·m/cm<sup>2</sup> 以上、-20°C で 3 kg·m/cm<sup>2</sup> 以上である事を要する。専試験片寸法は図-1の通りとする。

**4) オーストリヤ試験** 20°C で曲げ角度 120° 以上であることを要する。専試験片寸法は図-2の通りとする。

**5) 硬度試験** ヴィツカース硬度試験は 10 kg 荷重で測定し硬度 320 以下である事を要する。専試験片の製作要領及び測定方式は図-3の通りとする。

**6) 観微鏡写真試験** オーステナイト及びフェライトの Grain Size が、A.S.T.M. (E19-46) により判定し Fine Grain (No. 5 以上) である事を要する。

専試験の溶接はすべて低水素系溶接棒 (LB. 76) を使用することとした。

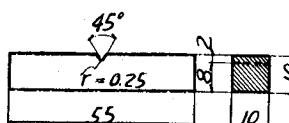
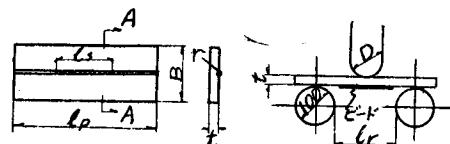


図 1 衝撃試験片



Dep	$l_p$	B	r	$l_s$	D	$l_r$
t=25	380	150	3	150	90	165
t=30	410	150	3	175	105	190

図 2 オーストリヤ試験片