

名古屋大学

福本勝士

## 1. まえがき

プレストレスコンクリート部材やプレストレス鋼部材のとくに、うちのじの緊張材によるプレストレスを受けた部材が断面の最小主軸を含む面内荷重を受けたときの横方向座屈強度について考察した。緊張材をもつ部材の座屈強度に関する研究は、中心軸圧縮柱をオイラー座屈に用いた Wilby の研究<sup>1)</sup>から始まり、通常の曲げ部材に対する研究では、RC 部材と PC 部材の曲げによる座屈強度、実験的研究<sup>2)</sup>では、PC 部材では、緊張材の引張力による座屈強度増加率との報告がある<sup>3)</sup>が、理論的研究ではほとんど報告されていない。Vlasov<sup>4)</sup>は緊張力による初期荷重が部材の曲げ剛性を増すことを論証したが、これでは、緊張材の位置による緊張力の大ささが、部材の弹性座屈強度に与える影響を調べた。

## 2. 基礎式

図-1 に示すように部材は純曲げモーメント  $M_0$  が作用するとき、 $M_0$  に対する緊張力の増分  $\Delta P$  のときの座屈強度。

$$\Delta P = \frac{M_0 c}{e^2 + f_x^2 + \frac{I_x}{A_s} \cdot \frac{E}{E_s}}$$

ここで、 $e$ : 緊張材の偏心量、 $f_x$ 、 $I_x$ : 断面の X 軸に因する回転半径とし、断面 2 次モーメント、 $A_s$ : 緊張材の断面積、 $E$ 、 $E_s$ : 鋼筋と紧張材の X 軸の俆数。

図-2 に示すように 2 軸対称断面部材の微小変形後の平衡条件式は次のようになる。

$$EI_x u'' = M_0 \quad (1)$$

$$EI_y u'' = M_0 \beta \quad (2)$$

$$C_r \beta' - C_w \beta''' = - \int_A \gamma \beta' s^2 dA - M_0 u' \quad (3)$$

ここで、(1)式と(2)式は直角座標系における組合式である、(3)式は複数の偏心をもつ場合、 $C_r$ : 抵抗剛性、 $C_w$ : 側面剛性、 $s$ : 善断中心から断面各部までの距離、 $\int_A$ : 断面に生ずる垂直荷重の増加量  $\Delta P$  に対する偏心  $e - x - f$  による項である。

$$\int_A \gamma \beta' s^2 dA = \left\{ - (P + \Delta P) \frac{I_p}{A} + \sum_i (P_i + \Delta P_i) (e_i^2 + C_i^2) \right\} \beta' \quad (4)$$

ここで、 $I_p = I_x + I_y$ 、 $\sum_i P_i = P$

(4)式を(3)式に代入し、座屈荷重  $M_{0cr}$  は(1)式解を  $u$  として

$$M_{0cr}^2 = \frac{\pi^2}{l^2} EI_y \left[ C_r - (P + \Delta P) \frac{I_p}{A} + \sum_i (P_i + \Delta P_i) (e_i^2 + C_i^2) \right] \left[ 1 + \frac{C_w \pi^2}{l^2 \left\{ C_r - (P + \Delta P) \frac{I_p}{A} + \sum_i (P_i + \Delta P_i) (e_i^2 + C_i^2) \right\}} \right]$$

H型断面を H 形断面とし、各紧張材の紧張力を同一とするとき、 $P_i = \frac{P}{n}$ 、 $n$  は紧張材の数。

$$M_{0cr}^2 = \frac{\pi^2}{l^2} EI_y \left[ C_r - (P + \Delta P) \left\{ (I_x^2 + I_y^2) - \frac{1}{n} \sum_i (e_i^2 + C_i^2) \right\} \right] \quad (5)$$

(5)式は  $\frac{1}{n} \sum_i (e_i^2 + C_i^2) = I_x^2 + I_y^2$  であるが、 $P + \Delta P = 0$  のときは条件  $t \geq n/2$  のとき、 $\Delta P = 0$  であるから、 $M_{0cr} = \frac{\pi}{l} \sqrt{EI_y C_r}$  となる。

すなわち、(3)式からもわかるように、緊張材の位置、緊張力の大きさ、荷重面寸法により、座屈強度は次の3段階にわけられる。

$$(1) \frac{1}{h} \sum_i (e_i^2 + c_i^2) > r_x^2 + r_y^2 \quad \text{では、緊張力の増加とともに、座屈強度は高くなる},$$

$$(2) \frac{1}{h} \sum_i (e_i^2 + c_i^2) < r_x^2 + r_y^2 \quad \text{では、緊張力の増加とともに、座屈強度は低下する},$$

$\frac{1}{h} \sum_i (e_i^2 + c_i^2) = r_x^2 + r_y^2 \quad \text{では、紧張力の大きさは関係なし、すなわち、部材の初期応力の} \\ \text{有無は關係なし、座屈強度は一定値を示す。}(3)式によると次のようだ。}$

### 3 數値計算例

図-3、図-4はH型鋼断面27WF94、8WF31部材の弾塑性ヒンジ式座屈強度曲線を示す。  
図-3は、 $M_{cr}/M_y$  ( $M_y = 573$ )、積載心最小主軸回りの細長比をとり、車のうねる緊張材の面積  $A_s$ 、  
緊張力  $P = 0.15 P_y$  ( $P_y = A_s P_y$ ) とともに、緊張材の偏心量  $e = 0, 0.5d$ 、 $e_0 = \sqrt{r_x^2 + r_y^2}$  の変化による座屈強度の車のうねる影響を示した。図-4は、外力とC2軸方向力  $P = 0.15 P_y$  が作用したときの座屈強度を示してある。また、実験と計算の交点は部材断面内の最大緑応力を降伏点応力を意味する。

27WF94 断面 C-18  $e_0 = 0.41d$  の偏心量と C-2 上記の段階(1)および(2)の力の H、8WF31 断面  
C-8  $e_0 = 0.51d > 0.5d$  となり、緊張力によらず、座屈強度は常に低下する。

### 4 結論

紧張材の位置によって、紧張力が座屈強度に与える影響を調べた。紧張材をもつ部材は、断面寸法によっては有利であるが、その座屈強度は、断面寸法、偏心量により影響を受け、車のうねる紧張材をもつ部材の座屈強度が低下する場合がある。

- 参考文献 ① Wilby, C.B.; Elastic Stability of Post-tensioned Prestressed Concrete Members, Arnold Co., 1964  
② Poddar, W.; Lateral stability of Prestressed Concrete Girders, ACI Vol.50, No.2., 1964  
③ Vlasov, V.Z.; Thin-Walled Elastic Beams (English Translation), Jerusalem, 1961

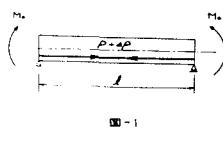


図-1

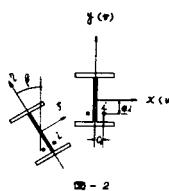


図-2

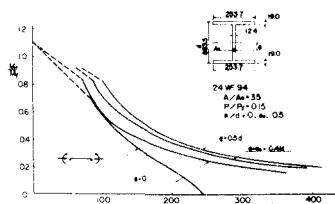


図-3

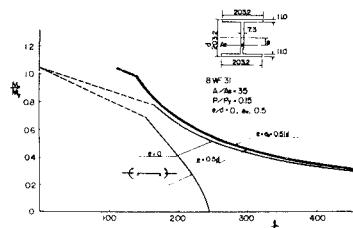


図-4