

大阪市立大学工学部 正員 三瀬 貞
 大阪市立大学工学部 正員。山田 優
 大阪市立大学太学院 学生員 森光良太

1 まえがき

前回模型による載荷試験より軟弱粘土上の舗装構造に対しては従来と異なる考え方を取り入れる必要のあることを報告したが、各層を試験容器内で締固めながら積み重ねて舗装模型を造る方法では各層の締固め度および厚さをうまく調節するのが困難なため、理論的考察を推し進めることが出来なかつた。それ故今回は各模型材料の締め固め度等のはらつきを少なくすべく後述するような舗装模型の作製方法を改良して載荷試験を行なつた。その実測値を弾性理論による近似計算結果と比較し考察した結果を報告する。

2 試験方法

図-1のように直径60cmの金属製円筒容器に粘土を深さ15cmにつけその上に13cmの厚さの舗装をし、直径10cmの剛性円板で載荷した。1mm/minの等速度で沈下させある荷重段階において沈下の進行が止まるのを待つて除荷し再度その荷重段階まで載荷する繰り返し載荷試験を採用した。地盤係数(K_0)は応力沈下曲線における3回目の載荷曲線の勾配を用いて計算した。

3 試験に用いた粘土、舗装材料および模型作製方法

(1)粘土：土粒子組成は粘土57% シルト42% 砂1%でコンシステンシーは LL 96% PL 36% PI 60% 試験時の含水比は85%

(2)碎石：2.5mm フルイ通過の碎石タストでの粒径分布曲線を図-2に示す。碎石層の試験時の含水比は8.3% 乾燥密度 1.6 kN/m^3

(3)セメント安定処理：(2)の碎石にセメント9%を添加した。

養生期間は一週間 一軸強度 45 kg/cm^2

(4)アスファルト：(2)の碎石を乾燥させストレートアスファルト4.8%を添加 安定度 440 kN

(5)加熱アスコン：(2)の碎石を乾燥させストレートアスファルト9%を添加 安定度 540 kN

(6)模型作製方法：粘土を容器に入れ所要の含水比になるように水を加えてよく練り返した後静置して3日後舗装を行なつた。舗装の各材料層は締め固め度および厚さを所定の値にするために特製の型枠を用いて試験容器外で締め固め整形し容器内に設置した。粒状材料層はそのまま持ち運びが出来ないので型枠をつけてそのまま冷凍室に入れて凍結させた後型枠からはずして試験容器内に設置し完全に融解して室温にもどりのを待つて載荷試験を行なつた。

4 試験結果と考察

作製した舗装模型構造は図-3に示すように全舗装厚を13cmに保ち、上下の安定処理層の厚さを5

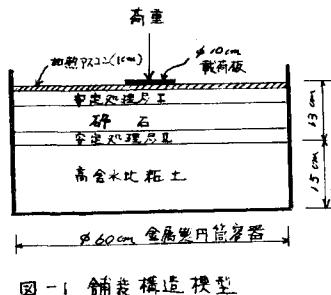


図-1 舗装構造模型

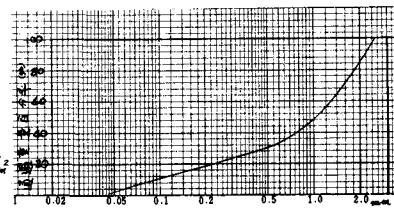


図-2

種類に変化させ、また上下の安定処理層に対してそれぞれセメント安定処理とするか、またはセメント安定処理とし、さらにセメント安定処理とし、さらにセメント安定処理としたものと共に、セメント安定処理としたものについてみると、前者の方がかなり大きな地盤係数を示し、また上方がセメント安定処理で下方がセメント安定処理としたものと逆にしたものについてみると、上方をセメント安定処理した方が地盤係数が大きくなっている。これらのこととは、弾性波下量に関して見る限りでは、軟弱地盤上の道路にはセメント安定処理のような剛性の大きな材料を少なくとも上方部には用いるべきであることを示している。また同図において、No.2の構造が最も大きな地盤係数を示しているのは、サンドライッヂ的構造の結果は、2つの安定処理された層によって、中间の粒状材料層を拘束する結果によるものと思われるが、当然従来の構造がそうであるように、上部にはある程度以上の安定処理された弾性係数の大きな材料の厚さが必要であり、下部の安定処理層は、中间層の拘束に必要なだけの薄いものでよいということであろう。図-5に上下に。

セメント安定処理を用いた模型の載荷試験結果と弾性理論を用いて近似計算した(上田、西中村、増井の方)結果を比較してみた。理論曲線は上方の安定処理層の厚い左端が最も高い下方に凸なる単純な曲線となっており、実測値では左端より少し右に位置で極大値をもつ曲線となる。両曲線の形状の相違は、中间の粒状材料層の拘束圧が各構造によって相違するためであろう。

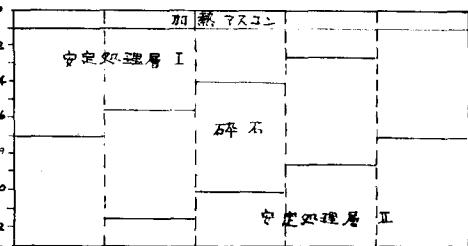


図-3 各模型の舗装構造図

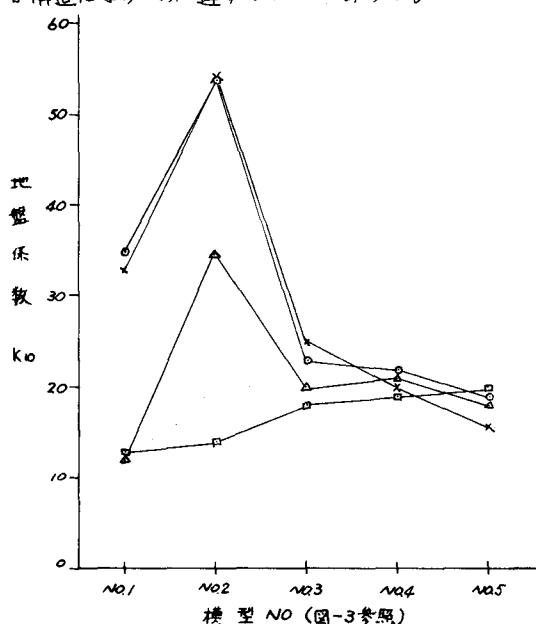


図-4 各模型の表層上での載荷試験結果

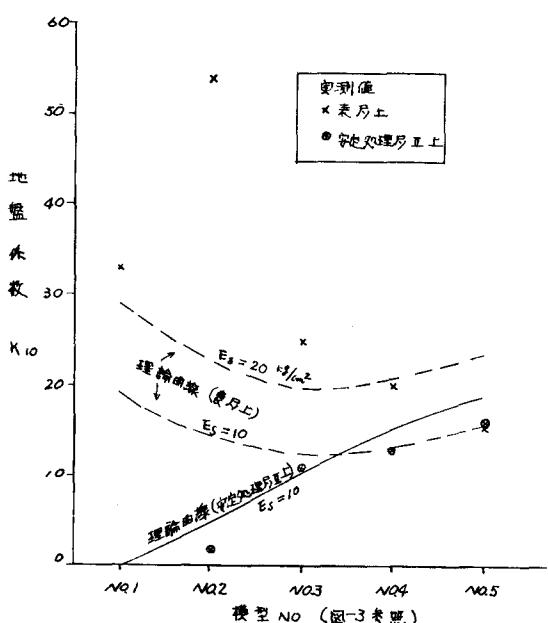


図-5 実測値と理論曲線の比較図