

冷却部平均温度 (°C)

図4 冷却部温度とひずみの関係

平形継手の炭試体の冷却部の温度が液体窒素の温度近くになったときのひずみの計測結果によると、一部に大きなひずみ(数 $1000 \times 10^{-6}$ )が発生しており、熱応力によってクラックが発生したと考えられる。

また、炭試体の温度分布から自由収縮量を計算で求めると、冷却部が $-100^{\circ}\text{C}$ のとき $0.8\text{mm}$ 、 $-190^{\circ}\text{C}$ のとき $1.4\text{mm}$ となり、波形継手の炭試体に発生しているひずみがひじょうに小さいことから、波形FRPの変形によって $1\text{mm}$ 以上の熱収縮を吸収したことが推定された。実験終了後の観察によると、平形継手の炭試体では一部にクラックの発生が認められたが、波形継手の炭試体には何らの異常も発見されなかった。

#### 4. 二次元波形FRP

これまでの実験は一方向のみ熱収縮を吸収する構造であるが、実際の低温容器では二方向に熱収縮を吸収

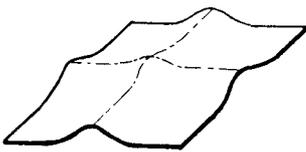


図5 二次元波形FRP

する必要がある。このため、図5に示すような二方向に波形があり、熱収縮を吸収できる二次元波形FRPを製作し、一次元と同様に引張試験、冷却試験を行なってその特性を調査した。その結果、引張試験による変形特性を一次元と比較してみると、変形の小さい間の3ply同志はほぼ同じ値を示していたが、その他の場合は異なった値となっていた。一方、冷却試験では一次元と同様に $1\text{mm}$ 程度の熱収縮を二方向について吸収したことが推定された。

#### 5. まとめと今後の課題

以上の結果から、波形FRPを使うことによって低温容器に発生する熱応力を一方向だけでなく二方向に小さくできることが確認されたことになる。しかし、波形の大きさやピッチ、許容変形量の設定などの設計方法や単純かつ確実な施工法については問題が残されており、FRPやガラス繊維補強レジンコンクリートによる低温容器の実現にはさらに詳細な検討が必要となろう。

なお、この研究は(株)日本海洋開発産業協会が日本小型自動車振興会より補助会をうけて行なっている「低温エネルギーの海洋輸送・備蓄一貫システムの研究補助事業」のうち(株)開組が担当したものの一部であり、研究にあたり御指導、御協力をいただいた中央大学をはじめとする作業部会各位に謝意を表す。

#### (2) 冷却試験

冷却は低温窒素ガスおよび液体窒素を使用して約4時間かけて行なった。

温度の計測結果によると、冷却区間では液体窒素の温度( $-196^{\circ}\text{C}$ )まで冷却されていたが、その他の部分はあまり低温になっておらず、拘束部ではほとんど常温であり、冷却室から $5\text{cm}$ 離れたところで $-10^{\circ}\text{C}$ であった。

平均ひずみ(× $10^{-6}$ ) ひずみの計測結果を図4に示す。図4の平均ひずみとは炭試体の12ヶ所の計測値の平均を意味している。図4から、平形継手の炭試体では冷却部が $-50^{\circ}\text{C}$ のとき約 $150 \times 10^{-6}$ 、 $-100^{\circ}\text{C}$ のとき約 $300 \times 10^{-6}$ のひずみ(熱応力による)が発生しているが、波形継手の炭試体ではほとんどひずみが発生していないことがわかる。また、波形継手では3plyよりも5plyの炭試体の方がやや大きなひずみを生じていることがわかる。