

日本道路公団 正会員 野中幸治
 大成建設(株) " 坂口昌彦
 日本技建 " 千田亮治

§1 はじめに

最近、土質工学の進歩により、土壤調査の結果から地盤の挙動の推定が、かなり厳密に推定できるようになつた。その結果、杭の設計においても、より多くの余剰をもとに経済性の高い計画が行はれていっている。

例えど、地盤の沈下やクリープなどを考慮したものがある。このため杭の鉛直載荷試験も従来の短期の載荷試験に加えて長期の試験を行つて、地盤の粘性的な挙動も含めて検討することが必要となった。

著者らは数年前より長期載荷試験の方法について検討を進めながら、ここに数例の試験を通して、長期載荷試験におけるデータの変動が大きく、また多々ことを確認した。それと、今回これらの現象について実証し考察と提案をするに至つたので、ここにそのデーターの一部を紹介し、今後の試験計画の一資料とすべく報告するものである。

§2 変位測定結果に影響を与える要因

一般に、杭の鉛直載荷試験の変位測定は不動杭を設け、そこには深（通常、H形鋼を用ひ）を架設し、それを不動梁と称してダイヤルゲージなどの変位計を取り付けて行なう。

この時変位測定結果に影響を与える要因は、細かく挙げれば数多くあるが、最も顕著なものでは、不動深の温度変化によるための差異がものである。この変化は直射日光による部分的に梁が膨張したことによるものであり、外気温の上昇によると梁全体の伸び方が主なものであり、前有テントなど的小屋掛けすることによく防止される。これが长期載荷試験でも十分に注意が払われており、長期に渡り、不いきまでもない。

しかし、後者については、短期載荷試験の場合、短時間のうちに大きな沈下が生じるので、これは大きな問題となるが、長期間の載荷試験によると大きな周期で外気温が変化するため、データーに変動が生じる。例えば、春期と夏期時にかけての温度差となり、これを無視することはできない。

§3 実際の載荷試験における温度変化の影響

1) 短期の変位測定

荷重を500tに保持して24時間測定を継続したところ、当初のクリーフ沈下が減少し、真夜中22時ごろまでに収束したように見えたが、3時より再び沈下が始まり、そして6時から再び安定した上り直線相を示した。この結果を温度補正すると図-1に示すおり実際の沈下は正規の曲線を描くことになる。

2) 長期の変位測定

長期の変位測定は、荷重を一定にして温度測定とともに観測を行つたところ、図-2に示すように2ヶ月の測定で、

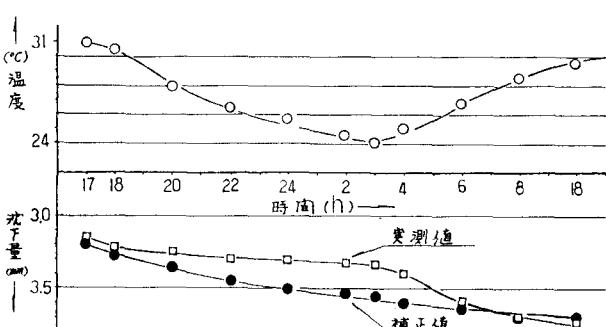


図-1 外気温の変化に伴う実測沈下量との補正值

温度補正值を用ひ、 0.1 mm 以内の変動に留まることができた。ただし、変位測定は自動読み取り記録計(精度 $1/100\text{ mm}$)を行つた。よって、この変動には読み取り装置の変動も若干含まれる。

§4 変位温度補正方法の提案

変位の温度補正是、載荷試験のすべての準備が完了した時点により、温度補正のための測定を行なう。尚、測定は無載荷の状態で、約12時間～24時間の間にわたり温度変化の激しい時間帯を選んで行なう。

図-3はこの温度補正の測定で得られた温度変化に伴う不動梁の変位曲線である。

この時の小屋掛け下、合板の上に熱を反射させる無塗装の亜鉛メッキトタンを貼ったものであった。

以下に、この図-3をもとにした変位温度補正式を提案する。

$$\alpha = \frac{\delta_{\max} - \delta_{\min}}{T_{\max} - T_{\min}} \quad (\text{mm}/^{\circ}\text{C}) \quad \cdots \cdots (1)$$

$$\delta = \delta_m - \alpha(T_m - T_0) \quad (\text{mm}) \quad \cdots \cdots (2)$$

ここで α : 温度補正係数

δ_m : 測定器の読み值(変位計)

δ : 補正変位量

以上のように、図-3に示す杭頭Aの位置における変位計の温度補正係数は(1)式を用ひ、 $\alpha=0.04545$ を得た。よって、補正変位量は(2)式によつて求められる。

§5まとめ

長期間に渡る載荷試験では、変位量のデータに不動梁による温度変化の影響が加わるのを十分にこの点に留意して試験計画を進めるべきであろう。更に、小屋掛けなども直射日光が直接不動梁に当たる付近には配慮も必要であろう。このような筆者らの経験が今後の長期載荷試験の変位測定上の一助にはれば幸いである。