

中央復建コンサルタンツ(株) 正会員 沢野嘉延
 (株)マエダ 正会員 高橋正好
 パシフィックコンサルタンツ(株) 正会員 森田 聖
 (財)鉄道総合技術研究所 正会員 田中俊作
 同 上 正会員 西村昭彦

1.はじめに

現在、鉄道構造物基礎への限界状態設計法の導入が試みられており、既に実際に設計された構造物の変形特性を検討し、大変位領域における基礎の変形特性が実験および解析から定量的に評価されている。文献¹⁾では、場所打ちコンクリート杭基礎の橋脚において、杭・地盤の非線形性を考慮した骨組解析を行えば、大変位領域における基礎の変形性能（荷重～変位曲線）や杭体の発生断面力等を定量的に評価できることを報告した。本論文においては、PHC杭基礎の橋脚において同様の解析を行い、基礎の変形性能や終局状態に至る過程について把握することを試みた。

2.構造および土質条件

解析に用いた実杭基礎モデルは、図-1に示す北陸新幹線用に設計された壁式橋脚で、橋軸方向に3列のPHC杭（ $\phi=500\text{mm}$ 、 $L=5.0\text{m}$ ）基礎である。

地盤条件は、表-1に示すように杭先端は $N=50$ 以上の砂礫層で、杭周面は $N=0 \sim 3$ の軟弱粘性土層である。

3. 解析方法および解析条件

解析方法は、図-2に示すように、杭・地盤の非線形性を考慮した2次元骨組解析（橋軸方向）を行った。

杭の非線形性については、図-3に示すように、杭体の $M \sim \phi$ 関係をバイリニアモデルで設定し、軸力変動による影響も考慮した。また、杭体の終局は、部材断面圧縮縁のコンクリート歪みが、0.0035となる時と定義した。地盤の非線形性については、図-4に示すように $P \sim \delta$ 関係をバイリニアモデルで設定した。地盤の抵抗力の上限値は、基礎標準²⁾に示す有効抵抗土圧力や最大周面支持力または基準支持力とした。また、地盤バネ値は、基礎標準に示す地震時バネとした。

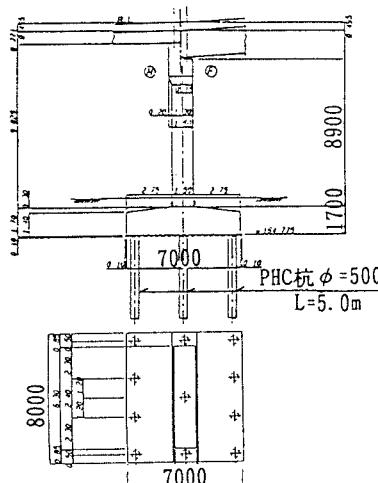


表-1 地盤条件

| | 層厚(m) | N値 |
|------------|-------|----|
| 1 層 粘性土 | 0.95 | 0 |
| 2 層 砂質土 | 1.60 | 0 |
| 3 層 粘性土 | 1.80 | 3 |
| 4 層 砂質土 | 0.65 | 50 |

図-1 構造図

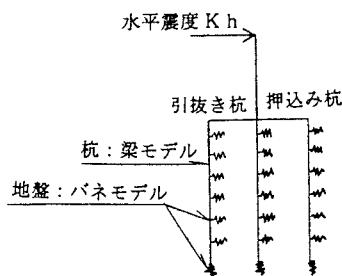


図-2 非線形骨組解析モデル

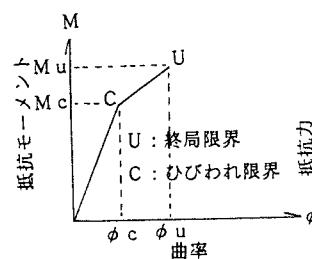


図-3 杭体のモデル

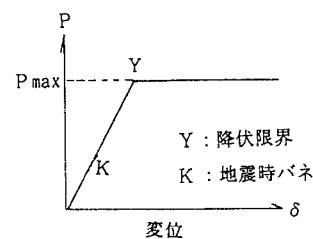


図-4 地盤のモデル

