小規模凍土方式遮水壁実証試験における地盤凍結特性

−凍土方式による遮水技術に関するフィージビリティ・スタディ事業(その 2)―

鹿島建設	(株)	正会員	○吉田	輝	永谷	英基	佐藤	一成
	同	上	照井	秀幸	高村	尚	山本	正嗣

1. はじめに

本報文では、 凍土方式による 遮水技術に関するフ ィージビリティ・スタディ事業(FS 事業)の一環 として実施した小規模凍土方式遮水壁実証試験(実 証試験①)の結果のうち、地盤凍結特性について報 告する.

2. 試験の概要

2.1. 地質条件

現地の地盤は図-1 に示すように固結度の低い砂 岩と固結シルト(泥質部)で構成され、帯水層は地 表側から中粒砂岩層, 互層部, 細粒砂岩層, 粗粒砂 岩層の4つに大別される. 互層部は砂岩と泥質の互 層状である. 各層の物理的性質を表-1に示す.

2.2.試験方法

小規模凍土方式遮水壁は、図-2 に示すように 10m 四方の矩形状とした. 外径 114.3mm の凍結管は, ピッチ 1m, 埋設深度 26.4m で下端は第 4 泥質部に 3m 根入れした. 凍結運転は、ブライン温度-30℃で 2014 年 3 月 14 日から 7 月 31 日まで約 4 ヶ月半継続し

(造成期間),以後は自然に放置し12月26日まで約5ヶ月間計測を継続した(融解期間).造成期間・融解 期間を通じて、図-3に示す各種の計測設備(測温管,地下 水位観測井,地中傾斜計)によって地盤の凍結挙動とそれ に伴う凍土壁内外の地下水位の変化や地盤変位を調べた. なお、小規模凍土方式遮水壁本体に隣接して造成した 2 ヶ所の独立した小凍土についてはその3で説明する.



連絡先 〒182-0036 東京都調布市飛田給 2-19-1 鹿島建設(株)技術研究所 TEL 042-485-1111



図-1 実証試験①エリアの地層構成

05-4

S-10

SI - 2

1m -8/

05-5

凍土のイメージ

(壁厚2mで作図)

間欠運転実施筒所(10本)

海側

OS-3

-266

3. 試験結果

3.1. 凍結特性

図・4 に小規模凍土方式遮水壁東面(海側)の測 温管 S・8~S・10 及び西面の S・20 における造成期 間・融解期間を通じた地中温度の計測結果を示す. 凍結開始から 11 日後には凍結管と凍結管の中央 部に設けた S・8 の温度がほぼ全深度で 0℃を下回 り(a 点). この段階で概ね凍土が壁状に閉合した と推定される.また,凍結管からそれぞれ 1m,2m 離れた S・9,S・10 において概ね全深度で 0℃以下と なった時期は,それぞれ凍結開始から概ね 50 日(b 点),135 日(c 点) であった.0℃に到達した時期 を地層毎に比較すると,泥質部より砂岩層のほう が凍結の進行が早い.これは含水比が相対的に小 さく凍結潜熱の放出が少ないためと考えられる.

3. 2. 制御運転の試行

凍土方式遮水壁完成後(維持運転期間)の凍土 の過剰生成を抑制するための制御運転方法の検討 の一環として,小規模凍土方式遮水壁造成期間の 後半(5月26日~7月31日)に間欠運転と間引 き運転を試行した.間欠運転は海側の凍結管 10 本においてブラインの停止/再循環を19~29日の 周期で3回繰り返した.その結果,既に0℃未満 に到達(凍結)していた深度においてブライン停 止に伴って地中温度が上昇した(図-4のS-8~ S-10). 一方, 間引き運転は山側中央部において1 本おきに3本の凍結管のブライン循環を停止した. その結果、継続的な温度上昇には至らなかったが 温度低下速度が鈍化した(図-4のS-20). これら の結果は、制御運転の手段としての間欠運転及び 間引き運転の有効性を示すものである.他の有効 な手段として、ブライン温度の高温側へのシフト が考えられる.



3.3.融解特性

図・4 に示すように、冷凍機停止後は間欠運転の際と同様に全体として凍土内の温度が上昇していったが、 冷凍機停止間近にようやく全層で 0℃以下となった S-10(凍結管から 2m 離れ)において、約5ヶ月後(計 測終了時点)も0℃以下の状態であった.これは、造成された凍土方式遮水壁が容易に融解しないことを示す ものであり、停電などの不測の事態が引き起こす凍土融解の懸念に対して、一定程度の安定性を示す結果と言 える.

4. おわりに

以上,小規模凍土方式遮水壁実証試験(実証試験①)によって得られた原位置での地盤の凍結・融解特性について述べた.末筆ながら資源エネルギー庁をはじめ FS 事業の関係各位に深謝申し上げる.

-532-