



### 3. 試験結果

#### (1) 各位置におけるたわみ量

図-2 に各位置に 49kN 荷重を載荷したときのたわみ量を，図-3 に 98kN の場合のたわみ量を示す．グラフ中に示されているたわみ量は，4 回の載荷のうち 1 回目を除いて平均化したものである．

49kN 載荷時に比べ 98kN 載荷時のたわみ量は大きい，全体的な傾向は同じとなった．中央部に載荷したものは，ほぼ同じたわみ量となった．また，目地部に載荷したものは横中央縁部とほぼ同じたわみ量となった．隅角部へ載荷したものは，⑧⑨のたわみ量は同じになったが，⑩は隣接する版がないため，たわみ量は大きくなった．

#### (2) 荷重伝達率

目地部および隅角部における荷重伝達率を図-4 に示す．隅角部の荷重伝達率は，載荷版から-30cm の位置のたわみ量を用いて算出した．その結果，④以外は荷重伝達率が 80%以上となった．④⑤の箇所の目地は施工後数日でひび割れが全断面貫通していることを確認しているが，④の荷重伝達率は低く，反対側から載荷した⑤の荷重伝達率は 85%以上となった．

### 4. 考察

載荷重 49kN および 98kN における各位置に載荷した場合の D0~D200 までのたわみ量の傾向は，版中央部②①<横目地部④⑤⑥⑦<横中央縁部③<隅角部⑧⑨<隅角部⑩となった．これは，隣接版との骨材かみ合わせ効果や，載荷位置（中央<隅角部）の影響によるものと考えられる．

また，荷重伝達率は，目地部⑤⑥⑦≒隅角部⑧⑨となった．これは，隣接する版との骨材かみ合わせ効果の他に，セメント安定処理路盤の剛性が寄与しているものと考えられる．

以上，得られた試験範囲内では，1DAY PAVE を普通自動車用の駐車場程度に適用する場合は，特に鉄網や縁部補強筋，ダウエルバー等を設置することなく，セメント安定処理路盤を採用して路盤剛性に頼る構造とすることが合理的と考える．また，駐車頻度が高いような場所においては，構造的耐久性を保持するため，路盤剛性を大きくすることに加え，エロージョン対策や排水を考慮すべきと考える<sup>2)</sup>．

謝辞：本研究を進めるにあたり，多大なるご協力，ご助言を賜りました鹿島道路(株)関係各位に深く御礼を申し上げます．

- 1) (社)セメント協会：舗装技術専門委員会報告 R-27 早期交通開放が可能なコンクリート舗装に関する調査研究 (2010)
- 2) 加形護：高強度セメント安定処理路盤工法，舗装 29-6 (1994)

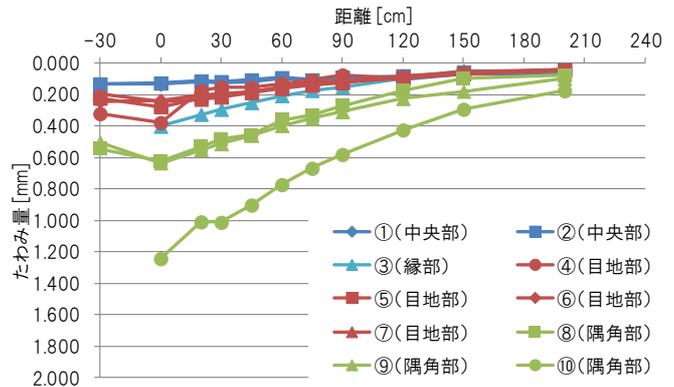


図-2 各位置におけるたわみ量 (49kN)

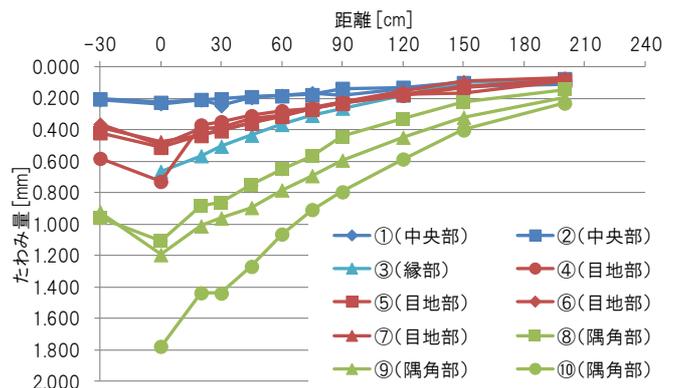


図-3 各位置におけるたわみ量 (98kN)

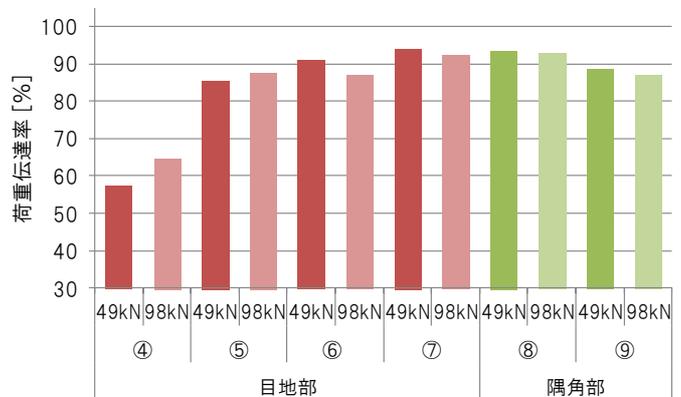


図-4 荷重伝達率