金属材料引張試験のくびれ部の応力状態を考慮した簡易な真応カー真ひずみモデル

九州工業大学 正会員〇高井 俊和

1. 目的

著者らはこれまでに鋼構造物の終局挙動を扱う弾塑 性 FEM 解析に用いることを想定し、鋼材のミルシー トの情報をもとにしたトリリニア型の真応カー真ひず みの簡易なモデル化方法を検討してきた[1].そのモデ ルは、引張強さから破断までにおいて高めの応力を与 える課題があった.本検討では、真応カー真ひずみモ デルで、金属材料引張試験のくびれ部の応力状態を考 慮することで整合性が向上することを確認した.

2. くびれ部の応力状態

材料試験では、一般的に引張強さよりやや遅れてく びれ(ネッキング)が生じる.くびれが生じると多軸 応力状態となり、くびれ部のミーゼス応力 σ_{eq} と引張 荷重方向の直応力 σ_{ave} に差が生じる.Bridgman[2]は、 $\sigma_{eq} \ge \sigma_{ave}$ の比が図1に示すくびれ部の半径 $a \ge$ 曲率半 径 R に関係することを示している.

$$\zeta_{\rm B} = \frac{\sigma_{eq}}{\sigma_{ave}} = \frac{1}{\left(1 + \frac{2R}{a}\right)\ln\left(1 + \frac{a}{2R}\right)} \tag{1}$$

解析対象は JIS 4 号試験片を用いた材料試験である. 試験片の標点距離は 50 mm,断面は直径 14 mmの円形 である.試験片材料の鋼材の鋼種は SM490Y で、ミル シートの降伏点は 416 N/mm²,引張強さは 542 N/mm², 伸びは 30%である.

解析ケースを表1に示す.まず P15 の標点間のみの モデル化でも、F15 の全体モデルと同様の結果が得ら れることを確認する.文献[1]を参考にした P15 の真 応力 *s*-真ひずみ *e* モデルに対し、補正係数 ζ を考慮 した P15r の整合性が高いことを確認する.さらに要素 サイズの影響を確認する(P10, P20, P10r, P20r).

解析プログラムは Abaqus Standard v6.13 を用いた. 幾何学的非線形性を考慮した.解析モデルの概要を図 2 に示す.対称性を考慮し1/8 モデルとした.1 次の 8 節点 6 面体低減積分ソリッド要素を用いた.要素の サイズは 1.5 mm 程度を基本とした.全体モデルはチ ャック部の表面に,標点間モデルでは端部に与えた強 制変位により引張荷重を作用させた. 九州工業大学 学生会員 谷井 健信



図1 材料試験のくびれ部のイメージ

表1 解析ケース

	モデル化	要素サイズ	破断点の補正
F15	全体		721
P15		1.5 mm	なし
P15r			あり
P10	祵 下 胆	1 mm	なし
P10r	伝尽间	1 111111	あり
P20		2	なし
P20r		∠ 11Ⅲ11	あり



応力ーひずみモデルを図3に示す.解析対象の材料 試験結果の公称応力 σ ー公称ひずみ ε 関係も併せて示 す.ミルシートの情報をもとに**文献**[1]を参照して σ - ε 関係, s-e関係をモデル化した.ヤング率は200,000 N/mm²,ポアソン比は0.3とした.降伏はミーゼス則 を用いた.なお,青破線は後述のP15ケースで得た補 正係数で破断点の応力を低減したP15rモデルである.

4. 解析結果および考察

図4に破断ひずみに達した時点の変形と Mises 応力 分布を示す.いずれのケースとも引張強さ以降,対称 面付近でくびれが1か所再現された.図5に解析で得 られた $\sigma-\epsilon$ 関係を示す. σ は引張荷重を初期断面積で, ϵ は伸びを標点距離の50 mmで割って求めた.図中に は材料試験結果とモデルの $\sigma-\epsilon$ 関係も示している.図 4の変形や応力分布と,図5の $\sigma-\epsilon$ 関係でF15とP15 の結果がほぼ同じであり,標点間モデルでも全体モデ ルと同等の結果が得られていることが確認された.

図6に解析結果のミーゼス応力と直応力の比で求め た補正係数 ζ_A と式(1)に解析で得られたくびれ部の半 径 *a* と曲率半径 *R* を代入して求めた ζ_B を示す. 解析結 果のくびれ部の *R* は, 図7に示すように対称面上の節 点とその隣の節点の座標から

$$R^{2} = \beta^{2} + (R - \alpha)^{2}$$
 (2)

(3)

より $R = (\alpha^2 + \beta^2)/2\alpha$

と求めた. 図 6 より ζ_A と ζ_B は引張強さ以降,ほぼ同様に低下し,破断時点で ζ_A , ζ_B とも 92%となった. ζ_A を破断点の応力に乗じてモデル化した s-e 関係が図 2 の青破線 (P15r) である. その解析結果は図 5 に示した.引張強さ以降の応力が低減し,補正前の P15 よりモデルに近づき整合性が向上した. くびれ部の応力状態を s-e モデルの破断点の応力に反映することで整合性が向上することが確認された.

要素サイズが異なるケースの結果を図8に示す.引 張強さを超えて, ε=0.25 前後以降での応力に差が生じ た.破断時点のζAもP10で91%,P20で93%と少し差 がみられた.得られたくびれ部の要素の変形に差が生 じたためである.くびれ部の変形の再現性によっては, 解析モデルの要素サイズに応じた補正係数を用いる必 要があることを示唆している.

謝辞 本研究は日本鉄鋼連盟の研究助成を受けて行い ました.ここに記して感謝の意を表します.

参考文献

- [1] 高井 俊和,大塚 貴広:鋼材の真応カー真ひずみ
 関係の簡易なモデル化方法の1提案,鋼構造年次
 論文報告集,第29巻,pp.158-167,日本鋼構造協
 会,2021.11
- [2] P. W. Bridgman: Studies in large plastic flow and fracture with special emphasis on the effects of hydrostatic pressure, First edition, McGraw-hill, 1952



図8 公称応カー公称ひずみ (P10, P10r, P20, P20r)