

III-20 Soil cementによる路盤工subgradeの研究
(土四研 N.O. 5)

(株) 玉屋測量設計 正会員 檜垣 正也

§ 1 発表要旨 緒論として、路盤工subgradeには材料に碎石が用いられることが多い。真砂土とcementを(4%位)混合し、それを輶圧して路盤工とする。今治市ではS35年に市単事業として、S38年に国庫補助事業として街路を施工したが38年経過するも未だに堅実さを立証していく、工費も碎石に比して7割であろうと思われる 良いものは長持する の諺どおりで掘削は困難である。

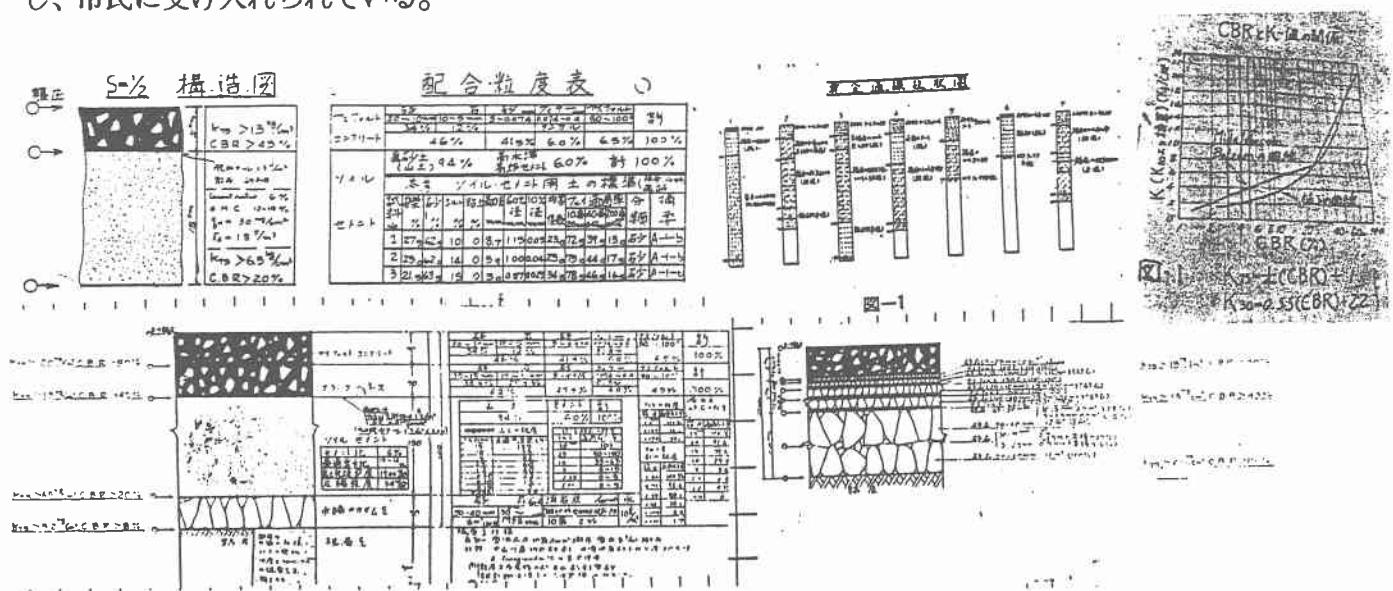
§ 2 工事概要と設計図 ①黄金通線舗装工事 舗装延長138m、面積340m²、soil·cement路盤2,481m² 失業者1,932人収容しなければならない。当時価格m²当り1,245円

②米屋町4丁目舗装工事：舗装延長138m、面積640m²、全部soil cement 当時価格m²当り703円 今治市単独工事

③舗装厚の決定にはK value、現場C.B.R.から竹下博士発表の設計曲線を採用した。設計曲線のminiは2,000台/day(3.5t)になっているが、市街地の小さい街路を対象にした1,000台程度の設計曲線の発表を要望するものである。

④K valueと室内C.B.R.とはあくまで別個に考えるべきであるが、室内C.B.R.試験器のない場合はやむを得ず図1を採用するも便である。

⑤タール舗装：大阪ガスの廃油タルをm²当り150ℓ撒布する工法を岐阜市へ出張して研究し施工したが、雨の日充分に路盤に浸透しないで商品を汚す苦情もでたので、撒布砂をふやしても充分な成果を得られずまた五層のMacadam工法をしても撒布の飛散問題もありこれらの工法を1年研究してゆくうちに、難産の結果、在来路盤を4cm削りよく転厚して4cm厚のAsphalt surface courseを施工し、市民に受け入れられている。



§ 3 soil cementの真砂土材料

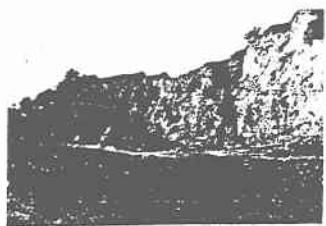


写真-2

表-2 逐漸的に安定処理できる土の限界

米国 Highway Research Board

英語 Road Research Laboratory

粒度分布の限界

Atterberg の限界

最大粒径 $< 75 \text{ mm} = 100\%$

5 mm ふるい通過量 $> 50\%$

0.42 mm ふるい通過量 $> 15\%$

0.074 mm ふるい通過量 $< 50\%$

液性限界 < 40

塑性指数 < 18

表-3 セメントが少なくてすむ粒度の範囲

0.4 mm 200番フルイ (0.074 mm) 通過量 ≥ 0.15
 0.4 mm 30番フルイ (0.59 mm) 通過量

表-3 粒度範囲		
7.5~10	2.5~3.5	0.4~0.5
15	4.5	1.2
10	2.5	1.0
5	2.0	0.8
2.5	0.8	0.6
1.7	0.7	0.5
1.2	0.7	0.4
0.8	0.7	0.3
0.6	0.5	0.2
0.3	0.3	0.1
0.1	0.1	0.05
0.05	0.05	0.02
合計	2.7	0.7
2.7	1.000	1.000
2.7	0.7	0.7

今治市石井産造石けん粒度試験結果表

出屋町4丁目地盤供試用

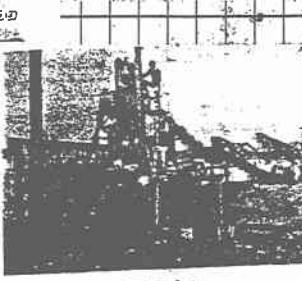
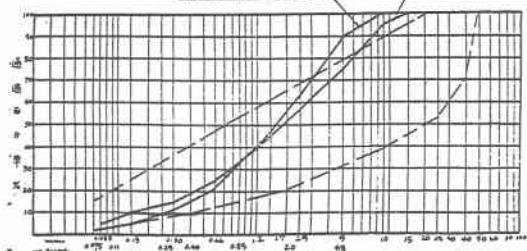


写真-4



写真-5

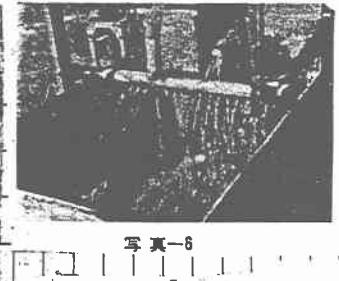


写真-6

土は今治市石井産で花崗岩の風化した所謂真砂土である。米国セメント協会の所謂「いかなる土でも粉碎可能であればよい」のが原則である。portland cementであれば4%~8%がよい。極端にcement量の多いことはcrack因になる。O.M.Cは14%であった。掘さく土はどれもこれに近いものである。簡易O.m.c判別法は手で握ってみて、にぎり寿しのごとくその形状を保つものがよい。

Cementは、J I R 5 2 1 1 でよい。高炉cementは入手し難い。

水は、上水道でも井戸水でも、雑水でもよい。

§ 4 混合作業 中央混合方式を採用した。当初cement・con 1 6切2

型程度のものを用いる方針で申請したが省の御指示では付着して能率が上らない
とのことで、600 yard級1batch 150 kgの1batch 150 kg

のAsphalt用pagemill mixerを転用することにした。Asphalt-conc 150 kgが混合可能であっても、soil cementでは70%程度が最も混合能率がよい。

§ 5 補設作業 tire rallerで締固めた。自走式(速度8.5 km/hr) 2軸式 tire前軸5本、後軸6本が千鳥についている。空車荷重14t、水附加7t、meta balast附加6t全備すると27tになるが、空車14tで行った。tire荷重1本当り空車時前48.3 kg/cm、後63 kg/cmであって水を附加すると前78.6 kg/cm、後60 kg/cmとなる。

§ 6 締固管理試験①輶圧効果の測定は「締固め後の現場密度と含水量の測定試験資料は道路延長50mにて2箇所を採取し、砂で置換えて穴の直径は20cm以上深さ8cm使用する砂粒径2mm~0.8mm。②強度試験 每日混合処理直後の資料を採取しJ I S A 1 2 1 0のrammerとmoldによって、3層25回

の突固めenergyにて供試体を形成した。4週後の $\gamma d g/cm^3$ とquは下表の通りであるが下表のごとく5%を目標として施工したように思われる。



供試体番号	8.19 1	8.19 2	8.20 3	8.20 4	8.21 5	8.21 6	8.22 7	8.22 8	8.23 9	8.23 10	目標
$\gamma_d g/cm^3$	1.95	1.96	1.95	1.95	1.94	2.0	2.0	2.01	1.97	1.92	1.8
変動係数	8.35	8.35	8.35	8.35	7.75	11.1	11.1	11.1	9.4	6.65	
$q_u kg/cm^2$	37.0	44.6	38.2	32.0	31.8	51.2	57.3	57.2	38.2	38.2	30
変動係数	23.3	48.6	27.3	6.60	3.60	71.0	91.5	91.5	12.8	12.8	
セメント比	5%	5%	5%	5%	5%	9%	10%	10%	5%	5%	5%