

桁間衝突を緩和させるための 圧縮側および引張側緩衝装置の有効性に関する研究

星 恵津子¹・川島 一彦²・庄司 学³

¹学生会員 東京工業大学大学院 理工学研究科国際開発工学専攻
(〒152-8552 東京都目黒区大岡山 2-12-1)

²フェロー会員 工博 東京工業大学教授 工学部土木工学科 (〒152-8552 東京都目黒区大岡山 2-12-1)

³正会員 工修 東京工業大学助手 工学部土木工学科 (〒152-8552 東京都目黒区大岡山 2-12-1)

1. はじめに

1995年に発生した兵庫県南部地震以降、免震支承を設けて地震力の低減を図る免震橋や、積層ゴム支承を設けて桁の慣性力を下部構造間で平滑化させて、橋全体系の耐震性の向上を図る水平地震力分散形式橋梁などの長周期の連続橋が多くなってきている。しかし、長周期化に伴う隣接桁間の桁掛け違い部や桁～橋台間の衝突によって桁間や桁～橋台間の相対変位が大きくなると落橋に至る可能性が出てくる。

桁間に衝突が生じると、その衝突力は桁重量の数倍という大きな値となる場合もある。そこで、本研究では高ひずみ・高圧面下においても荷重の繰り返し回数や載荷速度に対して比較的安定した性能を示すゴム製緩衝装置を桁質量比の異なる2連の桁橋の桁端部に設置して振動台加振実験を行い、緩衝装置の有効性を検討した。さらに、それに対し動的解析を行い、衝突ばねを用いた非線形動的解析法の妥当性を検討した。

2. 模型橋と実験ケース

模型および橋脚は鋼材（SS400）で作製した。桁質量の異なる2連の桁橋（図-1）を3種類用意した。桁の平面寸法は1000mm×300mm、橋脚断面は3.2mm×50mmである。自由振動実験から求めた固有周期とともに模型橋の特性を表-1に示す。

図-2のように、緩衝装置は桁1と桁2が開く方向（引張側）に機能するものと閉じる方向（圧縮側）に機能するものの2種類を考え、それぞれ桁の両端



図-1 実験模型橋

表-1 模型橋の特性

桁質量比 (桁1:桁2)	桁1			桁2		
	桁重量 (kgf)	橋脚高さ (cm)	固有周期 (sec)	桁重量 (kgf)	橋脚高さ (cm)	固有周期 (sec)
1:1.5	21.195	50	0.349	31.595	50	0.435
1:5				103.62	52.85	0.754
1:7				155.43	52.85	1.09

に各1組ずつ取り付けられるようになっている。緩衝ゴムの断面寸法は、引張側では15mm×12mm、圧縮側では15mm×9mmで、厚さは圧縮側には5、10、15mmの3通り、引張側には10mmとした。緩衝装置は、積層ゴム支承などに通常用いられる天然ゴムと同じ材質で作製した。硬度は57Hs、伸びは490%、引張強さは175kgf/cm²、圧縮永久ひずみ率は20%である。厚さ10mmの緩衝装置に5回の繰り返し圧縮載荷実験を行った結果を示すと図-3のようになる。80%を上回る程度の変形を繰り返し与えても、安定した圧縮特性を示している。

建設省土木研究所の振動台を使用し、1995年兵庫県南部地震の際に神戸海洋気象台で観測された

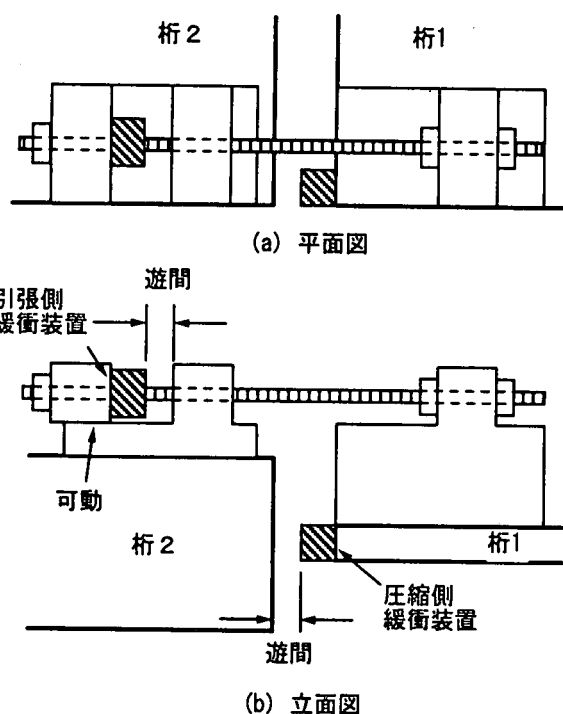


図-2 緩衝装置

NS 成分記録と 1971 年 San Fernand Valley 地震の際にエルセントロで観測された記録をスケールを変えて入力した。

3. 桁間衝突の影響と緩衝装置の効果

図-4、図-5 は厚さ 10mm の緩衝装置を圧縮側に設け、桁質量比をそれぞれ 1:1.5、1:7 とした場合の桁の応答を示したものである。ここでは、神戸海洋気象台記録を入力した場合を示している。桁質量比が 1:1.5 の場合には、4.9 秒と 6.6 秒の 2 回にわたって桁 1 と桁 2 が衝突している。これは桁遊間が約 6.9mm であり、桁間が閉じる方向の相対変位がこの値に達したためである。衝突により桁の応答加速度がパルス状に 0.23~0.24g と大きな値を示している。衝突に伴い桁が閉じる方向の相対変位は 6.9mm に抑えられたため、桁が開く方向は相対変位よりも小さくなっている。

図-5 は、桁質量比をさらに 1:7 と大きくするとともに、桁遊間を約 2.7mm と小さくした場合である。桁遊間が小さいため、桁間にはより強い衝突が生じ、桁の応答加速度は最大で 0.41g に達している。桁間の相対変位は、桁が閉じる方向には 2.7mm と小さいが開く方向には 30.2mm と大きくなっている。このため、桁 1、桁 2 の応答変位もそれぞれマイナス側（図-1 上では左側）、プラス側（右側）により大きく応答している。これは、桁の衝突に伴う跳ね返

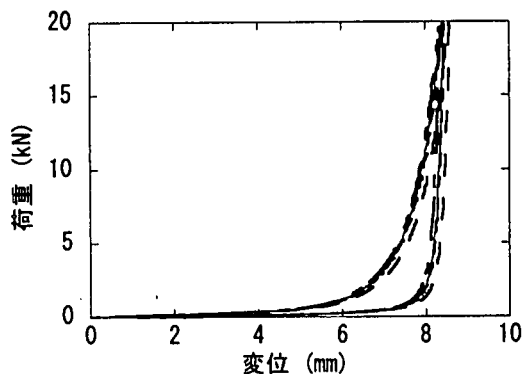


図-3 緩衝ゴムの圧縮特性（厚さ10mmの場合）

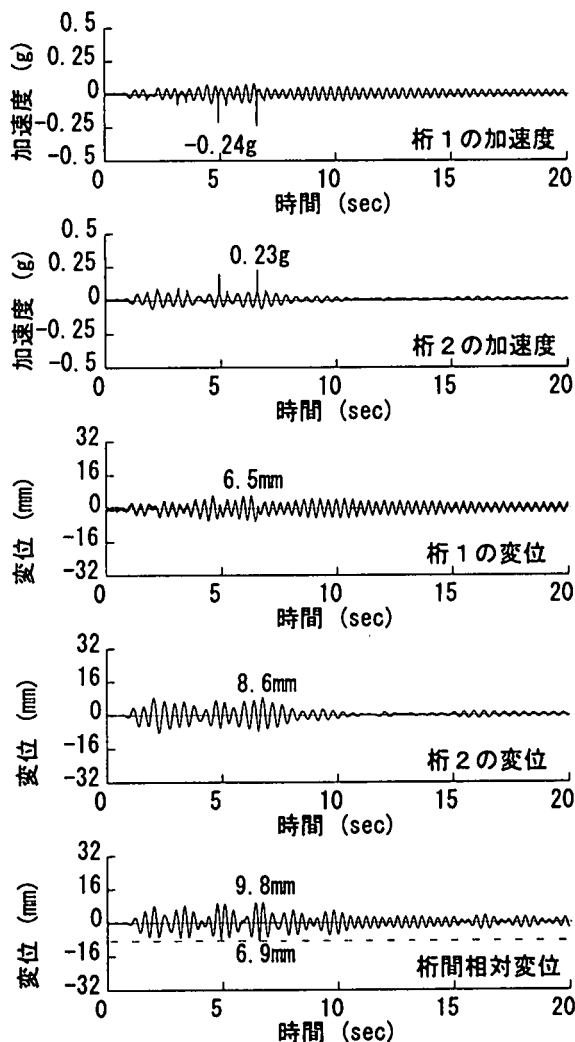


図-4 緩衝装置を圧縮側に設けた場合
(桁質量比 1:1.5)

りによるものであり、より桁が大きく変位した方向とこれとは反対側の桁の変位の比を見ると、桁質量比が大きく異なる場合には質量の大きい桁よりも質量の小さい桁の方がより大きく跳ね返りの影響が現れていることが分かる。

また、図-5 の模型にさらに引張側にもゴム厚さ 10mm の緩衝装置を設けた場合の応答が図-6 である。図-5 と同じく神戸海洋気象台記録を入力した場合

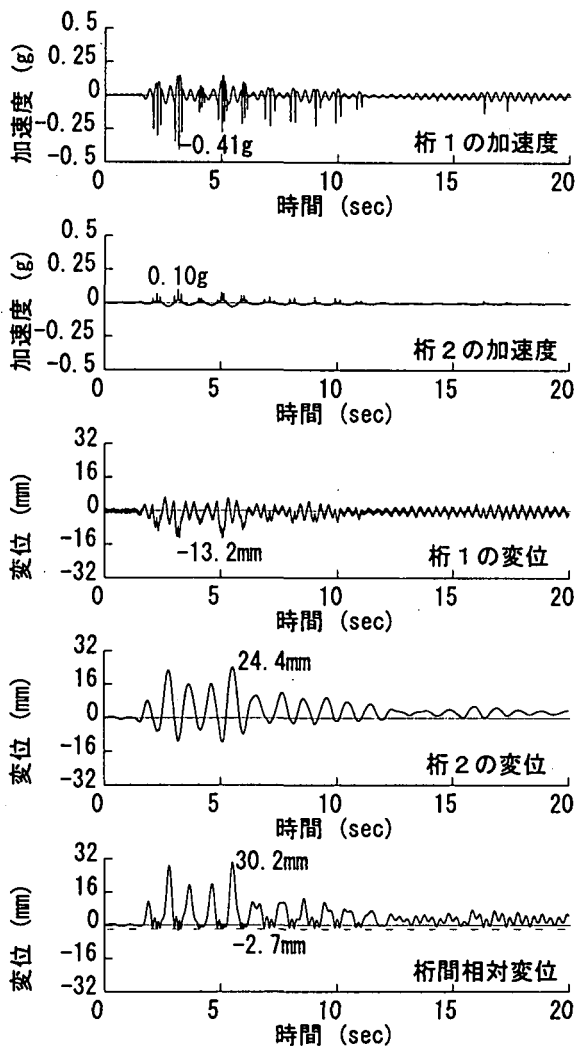


図-5 緩衝装置を圧縮側に設けた場合
(桁質量比 1 : 7)

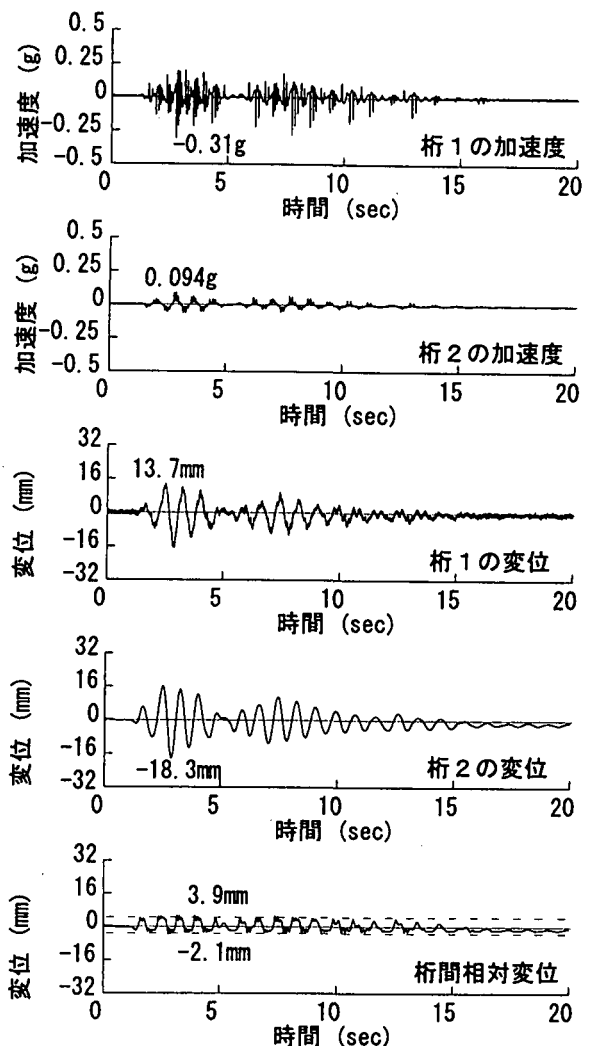


図-6 緩衝装置を圧縮側・引張側に設けた場合
(桁質量比 1 : 7)

の応答を示している。桁間の開きが 3.9mm 以上になると引張側の緩衝装置が作動するため、桁間の開きはこの範囲に抑えられており、引張側の緩衝装置の効果が現れている。このため、桁間相対変位が圧縮側にも引張側にも抑えられた強い非線形性を有する応答となっている。

4. 動的解析による模型橋の地震応答の解析

模型橋の振動特性を解析的に検討するために 2 次元離散型骨組み構造にモデル化した。実験では、橋脚は非線形化しないように加振したため、橋脚および桁は線形はり要素で、また、圧縮側および引張側のゴム製緩衝装置は、装置に生じた最大変形に相当する割線剛性を有する線形ばね要素によってそれぞれモデル化した。桁間衝突の影響は衝突ばね¹⁾によってモデル化(図-7)した。模型橋の断面寸法から求めた剛性と自由振動実験から求めた減衰定数を基本とし、実験結果と最もよく一致するように剛性や減衰定数の他、ゴム製緩衝装置の剛性、桁遊間を微

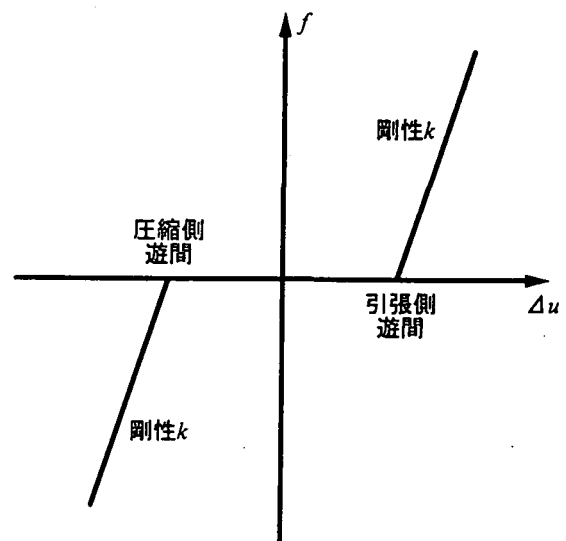


図-7 衝突ばねモデル

調整しながら、地震波加振実験に対する解析を行った。

桁質量比 1 : 5 で、厚さ 10mm の緩衝装置を圧縮側、引張側の両方に取り付けて神戸海洋気象台記録を入

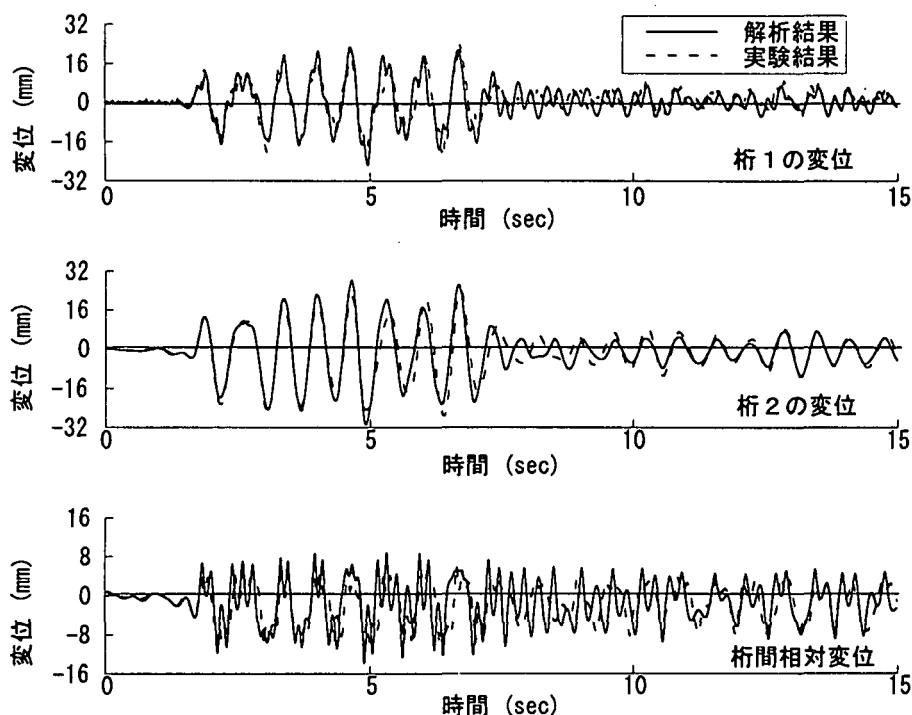


図-8 実験結果と解析結果の比較

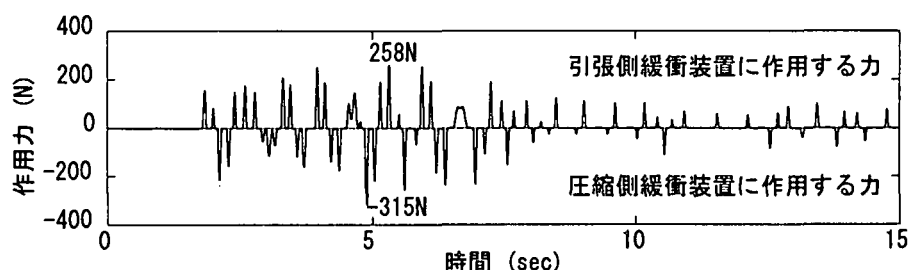


図-9 解析によって求めた緩衝装置の作用力

力した場合の解析結果を実験結果と比較して図-8に示す。解析結果は、振動実験による模型橋の応答を細部に至るまでよく表しており、ここで用いた解析法の適用性が実用上十分であることを示している。また、図-9 は解析によって求めた緩衝装置の作用力を示したものである。圧縮側には 315N の圧縮力が生じており、これは質量の小さい桁の 1.52 倍、質量の大きい桁の 0.31 倍に相当する。

5. 結論

桁間の衝突を含む落橋防止装置の有効性を模型振動実験によって検討すると同時に、衝突ばねを用いた非線形動的解析法の妥当性を検討した。本研究の範囲内から得られた結論をまとめると、以下の通りである。

(1) 2連の桁の固有周期の比が大きくなる程、両者の振動応答が異なる結果、桁間に衝突が生じやすい。桁間に衝突が生じると、質量が小さい桁は質量の大きい桁よりも大きくリバウンドし、桁遊間の数

倍もの大きな相対変位が桁間に生じる。

(2) 緩衝機能及びエネルギー吸収機能により圧縮側に作動する緩衝装置は桁間に生じる衝突力を低減するために、また、引張側の緩衝装置は桁間の開きを抑制するために有効である。

(3) 桁間の衝突の影響や緩衝装置の特性を考慮することにより、非線形動的解析は振動台加振実験結果を精度よく再現することができる。

謝辞：本研究における振動台実験は建設省土木研究所中型振動台で行ったものである。振動台実験の際には、同耐震技術研究センター耐震研究室の運上茂樹室長をはじめ、足立幸郎主任研究員、近藤益夫研究員、長屋和宏研究員に大変お世話になりました。また、ゴム製緩衝装置は横浜ゴム株式会社に製作していただきました。ここに記して謝意を表します。

参考文献

- 1) 川島一彦：動的解析における衝突のモデル化に関する一考察、土木学会論文集、第 308 号、1981. 7.