

タイトル	炭素繊維シートで下面補強されたRCスラブのせん断耐力に関する実験的研究
著者	高橋，義裕
引用	北海学園大学工学部研究報告，32：11-20
発行日	2005-02-21

炭素繊維シートで下面補強されたRCスラブのせん断耐力に関する実験的研究

高 橋 義 裕*

Experimental Study on Reinforcing Effect of RC Slabs Externally Strengthened with Carbon Fiber Sheets

Yoshihiro TAKAHASHI*

要 旨

相対する二辺が単純支持され、他の二辺が自由のRCスラブの下面に炭素繊維シートを貼付し、スラブ上面の中央に静的集中荷重が作用した場合のスラブの破壊形式、たわみ性状、主鉄筋のひずみ性状、シートのひずみ性状について実験的に検討した。実験に用いた供試体は全部で6体である。その内1体は、シートを添付しない供試体で基準供試体とした。他の5体の供試体の内訳は、下面前面にシートを貼付したもの3体、下面にシートを10cm間隔でゼブラ状に貼付したもの2体である。終局状態は、全て押抜きせん断破壊であった。下面にシートを貼付することによりその最大荷重は、基準供試体の最大で58%増加した。

キーワード：RCスラブ，炭素繊維シート補強，押抜きせん断耐力

1. はじめに

既存RC構造物の耐荷力不足を補強する方法として種々のものが開発提案されている。例えば現在道路橋RC床版に対する主要な補強方法としては、①増桁工法、②鋼板接着工法、③上面増し厚工法の3つである。これらの工法は、完全に損傷をカバーする例も多いが、再損傷が発生する場合もあり、床版の複雑な損傷機構に対抗するには、まだまだ改良の余地がある。また、近年の現場技術者の不足によって簡易な工法の開発も要求されている。

この様な中で、連続繊維シート、特に炭素繊維（以下「CFRP」）シート接着工法が床版の補強工法として注目され、基礎研究が行われてきた¹⁾。この様な現状を踏まえて現在はり部材に

* 北海学園大学工学部土木工学科

Department of Civil Engineering, Hokkai-Gakuen University

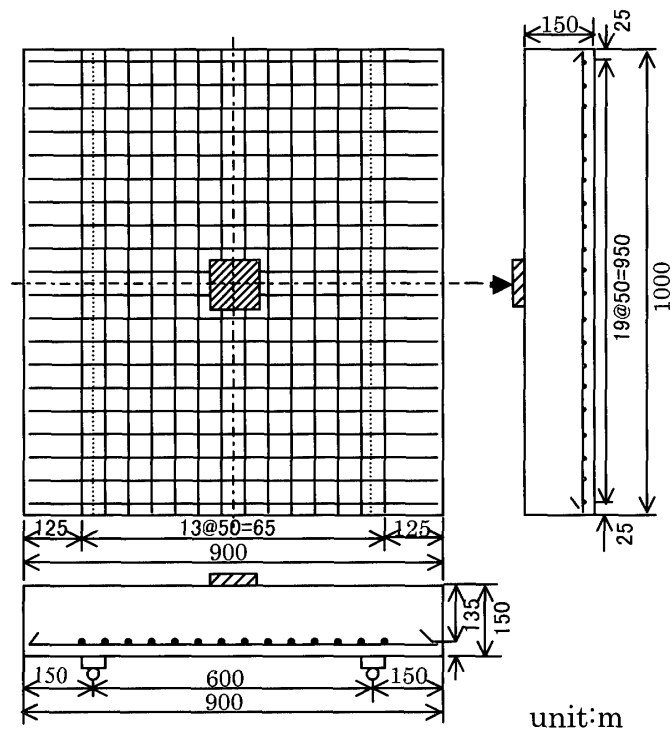
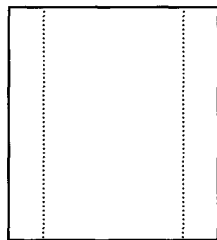
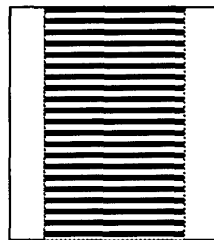


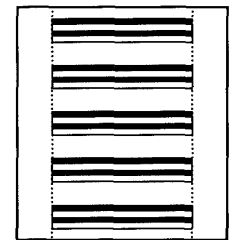
図-1 実験供試体形状寸法及び配筋状況



(a) シート無し



(b) 全面貼付



(c) ゼブラ貼付

図-2 CFRPシート貼付状況

関する合理的な補強設計方法の確立に向けての積極的な検討がなされている。しかし、スラブのような面部材の補強にCFRPシートを用いる補強設計に関する研究は少ないように思われる。本研究は、今後の設計方法を構築する上で必要とされる基礎的な情報を得ることを目的とし、CFRPシートを下面に貼り付けたRCスラブを用い、荷重がスラブ中央に集中的に作用した場合の破壊性状、たわみ性状、主鉄筋のひずみ性状、CFRPシートのひずみ性状について実験的に検討したものである。

2. 実験概要

本研究で用いた実験供試体は、図-1に示すように相対する二辺が単純支持、他の二辺が自由の長方形スラブである。なお载荷中において支持端部でのスラブの浮き上がりは自由としている。実験供試体は表-1に示す6体である。スラブのスパン $l=600\text{mm}$ 、スラブ厚 $h=150\text{mm}$ 、スラブ幅 $B=1000\text{mm}$ である。荷重は $100\times 100\text{mm}$ の正方形鋼板（厚さ 32mm ）を介し、スラブ表面の中央に作用させた。主鉄筋、葉威力鉄筋ともD10（SD295A）を 50mm ピッチで配筋した。主鉄筋かぶり $c=10\text{mm}$ とした。

供試体F1は、CFRPシートを全く貼り付けていない供試体で基準供試体とする。供試体F2は、下面全面にCFRPシートを1層（繊維方向は主鉄筋方向と同じ）貼付（以下「全面貼付」と呼ぶ）したもの、供試体F3は、3層の全面貼付、供試体F4は、5層の全面貼付である。供試体F5は、幅 100mm のCFRPシート1層（繊維方向は全面貼付と同じ）を 100mm 間隔で下面に貼付（以下「ゼブラ貼付」と呼ぶ）、供試体F6はCFRPシート3層のゼブラ貼付である（図-2参照）

実験に使用した鉄筋及びCFRPシートの特性値を表-2に示す。CFRPシートには、一方向繊維のものを使用した。CFRP貼付け工程は、以下の通りである。まず施工面をケレンした後エポシキ樹脂プライマーを塗布し24時間養生した。次にCFRPシートの接着をエポシキ樹脂レジンの下塗り→シート貼付け→エポシキ樹脂レジンの上塗り・含浸の順で行った。養生は常温で1週間とした。ただし、支点部手前 30mm で貼り止めコンクリート表面を直接支持した。

コンクリートは、水セメント比50%、細骨材率45%で早強ポルトランドセメント、海砂（比重2.69）及び川砂利（比重2.76）を使用した。コンクリートの目標圧縮強度は、 30MPa である。実験は材令約2週間でおこなった。

以上のことより各実験供試体の最大荷重、破壊性状、CFRPシートひずみ、载荷点直下の主鉄筋のひずみ、载荷点のたわみを測定した。

3. 実験結果及び考察

3.1 破壊荷重及び破壊状況

各供試体の最大荷重 P_{test} を表-1に示す。また P_{test}^* は、コンクリートの圧縮強度 f_c のばらつきの影響をある程度取りくため、実際の実験でえられた最大荷重に $\sqrt{30/f_c}$ を乗じ、それぞれコンクリートの圧縮強度 30MPa に換算した値である。

供試体は、全てCFRPシートの有無に関わらず押抜きせん断破壊を示した。また、押抜きせん断破壊には、CFRPシートの全面的剥離やシートの破断は見られなかった。

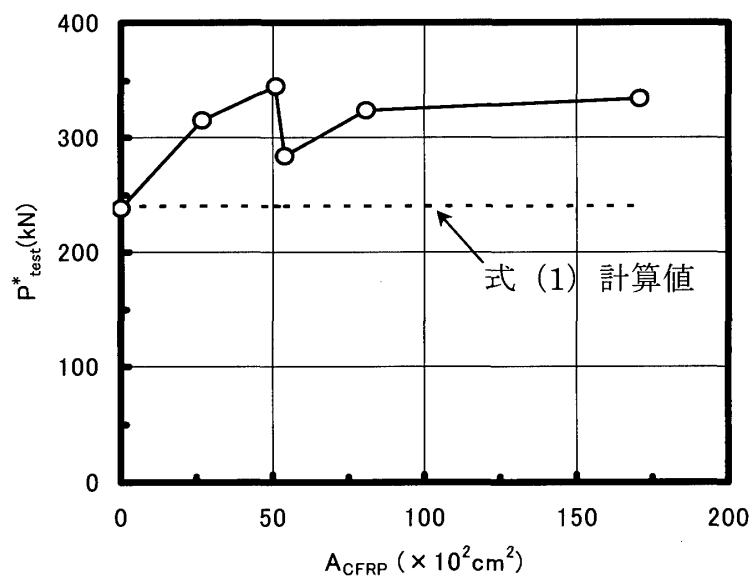
表－1 実験結果一覧

No.	f'_c MPa	A_{cfpr} cm^2	P_{test} kN	P^*_{test} kN	$P^*_{test}/F1$	Remarks
F1	30.4	0	240	238	1.0	基準供試体
F2	34.3	5400	304	284	1.19	全面貼付 1 層
F3	24.1	16200	327	365	1.53	全面貼付 3 層
F4	29.3	27000	376	375	1.58	全面貼付 5 層
F5	34.3	2700	337	315	1.32	ゼブラ貼付 1 層
F6	29.3	8100	320	324	1.36	ゼブラ貼付 3 層

f'_c : コンクリート圧縮強度, P_{test} : 最大荷重

A_{cfpr} : シート総面積, $P^*_{test} = P_{test} \sqrt{30/f'_c}$

図－3 に最大荷重 P^*_{test} とスラブ下面に貼り付けたCFRPシートの総面積（2層の場合は1層の面積の2倍とする）との関係を示したものである。同図には、下記に示すコンクリート標準示方書の面部材の押抜きせん断耐力式²⁾による計算値も記入してある。



図－3 最大荷重－貼付シート総面積関係

$$V = \beta_d \beta_p \beta_r f_{pca} u_p d / \gamma_b \quad (1)$$

ここに

$$\beta_d = \sqrt[4]{1/d}, \quad 1.5 \leq \beta_d \text{ の場合 } 1.5 \text{ とする}$$

$$\beta_p = \sqrt[3]{100p}, \quad 1.5 \leq \beta_p \text{ の場合 } 1.5 \text{ とする}$$

$$\beta_r = 1 + 1/(1 + 0.25u/d)$$

$$f_{ped} = 0.2\sqrt{f'_{cd}} (N/mm^2)$$

f'_{cd} : コンクリートの設計圧縮強度

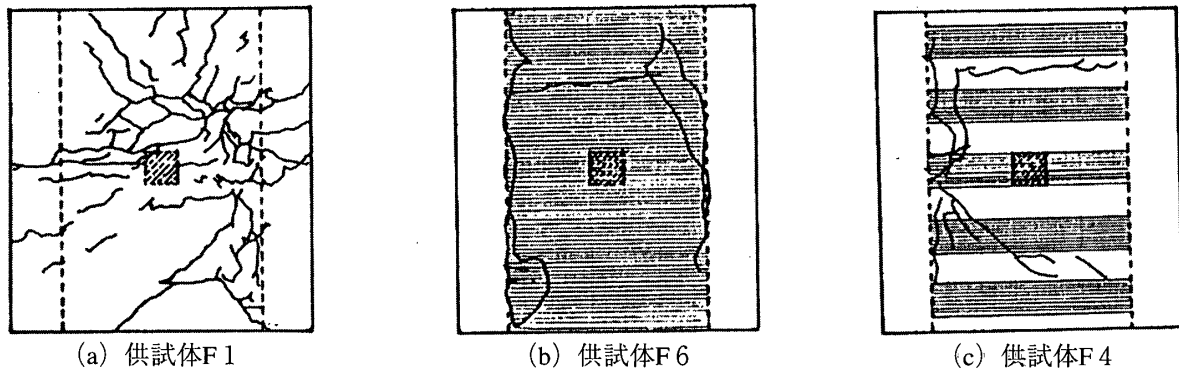
u : 載荷周長 (ここでは0.4m)

u_p : 設計断面の周長 ($4r + \pi d$)

d : 有効高さ (m)

γ_b : 部材経緯数 (ここでは1.0とした)

同図より下面にCFRPシートを貼り付けることにより、一部下に凸の部分が見られる（これはゼブラ貼付と全面貼付の貼り方の違いによるギャップが出ているのかもしれない）が、全体的な傾向としてシート面積の増加に伴い最大荷重は増加している。しかし、シート面積の増加割合ほどその最大荷重は増加せず、頭打ちが見られる。この事は、本実験の範囲では、シートの破断は観察されなかったのでシートとコンクリートとの界面での局所的な付着切れ又は押抜かれるコンクリートの範囲がシート層をいくら増しても広がらずある限られた範囲に限定されてしまっているのかも知れない（後述図－4 参照）。ゼブラ貼付補強では、基準供試体F1に対し約20%の最大荷重の増加が見られ、全面貼付補強の場合は、基準供試体F1に対し約58%の最大荷重の増加が見られた。



図－4 供試体下面ひび割れ状況

図－4 は、実験終了後の供試体下面のひび割れ状況をスケッチしたものである。図－4 (a) は、基準供試体F1、図－4 (b) はゼブラ貼付3層供試体F6、図－4 (c) は、全面貼付5層供試体F4である。個々で供試体F4とF6の下面ひび割れのスケッチは、実験終了後貼付されていたCFRPシートをはがし、目視により観察しひび割れ面をなぞったものである。図－4 (a) の供試体F1の場合、下面ひび割れは載荷板（図中では、斜めにハッチングされている部分）を取り囲む様に細かなひび割れが発生している。図－4 (b) の供試体F6の場合、シートをゼブラ貼付していることにより、供試体F1ほど細かなひび割れは観察されていないが、支持辺近傍に若干細かなひび割れが観察された。また、載荷板近傍には、殆ど目立ったひび割れは発生しておらず支持辺に沿ったひび割れと自由辺に平行なひび割れのみが発生してい

る。図-4 (c) の供試体F4, 全面貼付5層の為そのひび割れ発生状況は, 供試体F1 及び供試体F6 とは異なり, 支持辺近傍の細かなひび割れは, 殆ど観察されなかった。しかし, 支持辺に沿ったひび割れと供試体F6 と同様に自由辺に平行なひび割れが発生していた。図-4 (b) 及び (c) より, シートで補強された場合そのひび割れ形状は, 細かなひび割れは発生せず, 載荷板を取り囲む様にして支点区間を一辺 (本実験の場合60cm) とする正方形に近い状況となっている。このひび割れ発生状況よりシートを貼付することにより荷重増加の初期段階で発生する曲げひび割れ発生及びその後のひび割れ進展の抑制効果があり, 耐力増加したものと思われる。

3.2 たわみ性状

図-5 は, 載荷点直下の荷重-たわみ関係を示したものである。ただし, 供試体F5 は測定中のトラブルにより測定できず。CFRPシートを貼付した供試体のたわみ曲線の勾配は, 基準供試体F1 のたわみ曲線の勾配より急になっている。このことは, CFRPシートを貼付することによりスラブの曲げ剛性が増加したことを示している。しかし, シート層の枚数増加による曲げ剛性の明確な増加はみられない。また, シート層の枚数増加により, より急激な押抜きせん断破壊を起し, 基準供試体F1 に比べ靱性は低下する傾向にある。

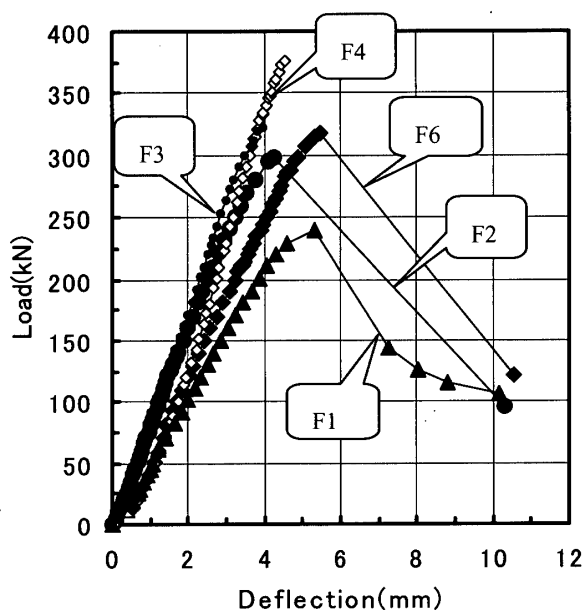


図-5 荷重-たわみ関係

3.3 主鉄筋のひずみ性状

図-6 は, 載荷点直下の荷重-主鉄筋ひずみ関係を示したものである。確かにCFRPシート

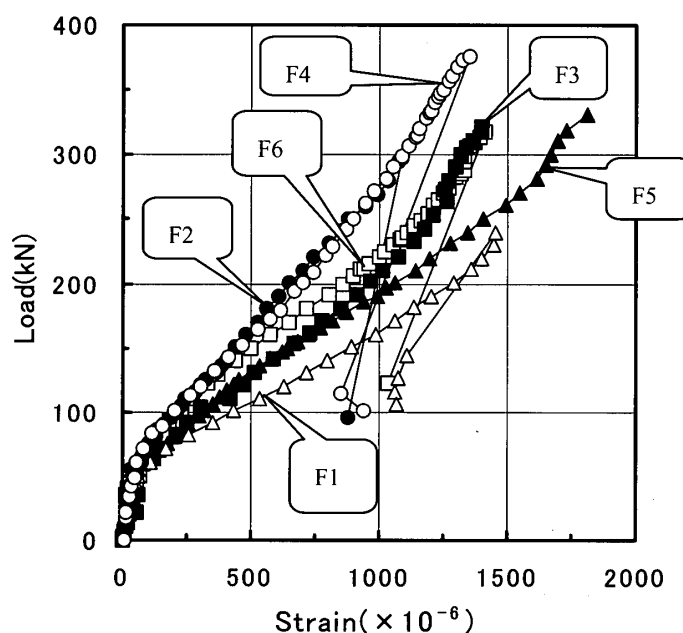


図-6 荷重-鉄筋ひずみ関係

を下面に貼付することにより鉄筋に発生するひずみの値は減少している。このことは、CFRPシートが鉄筋のひずみ減少分の一部を分担しているものと思われる。最初の変曲点でひび割れが発生したものと思われる。この時点までは、シート貼付の有無によるひずみ挙動の違いは、それほど明確には見られない。しかし、この荷重点を過ぎるとシート補強の有無による差違が見られる。本実験においては、シート1枚貼付供試体F2と5枚貼付供試体F4とは、それぞれ最大荷重は違うが、そのひずみ分布挙動は殆ど同じである。シート3枚貼付供試体F3は、若干ではあるがひずみ量は他の供試体F2とF4より大きめに出ている。しかし、基準供試体F1のひずみ分布よりは小さい。また、いずれの供試体とも鉄筋の降伏点ひずみ (1925×10^{-6}) には、達していない。

ゼブラ貼付の1枚貼り供試体F5では、その鉄筋ひずみは鉄筋の降伏点ひずみ近くまで達している。CFRPシート3枚貼りの全面貼付供試体F3は、若干大き目のひずみ挙動を示している。しかし、他の供試体について、鉄筋ひずみは、だいたいシート全面貼付供試体とゼブラ貼付供試体、基準供試体の3グループに分けられる。傾向としては、CFRPシートの貼付面積増加（ここでは、シートの枚数の増加に対応）により、鉄筋ひずみは減少している。このことは、CFRPシートがそれだけ力を分担し補強効果が示されているものと思われる。

3.4 CFRPシートのひずみ性状

図-7に載荷点直下のCFRPシートの荷重-ひずみ関係を示す。CFRPシート1層全面貼付補強供試体F2と1層ゼブラ貼付補強供試体F5は、同じ様なひずみ挙動を示しているが、他の

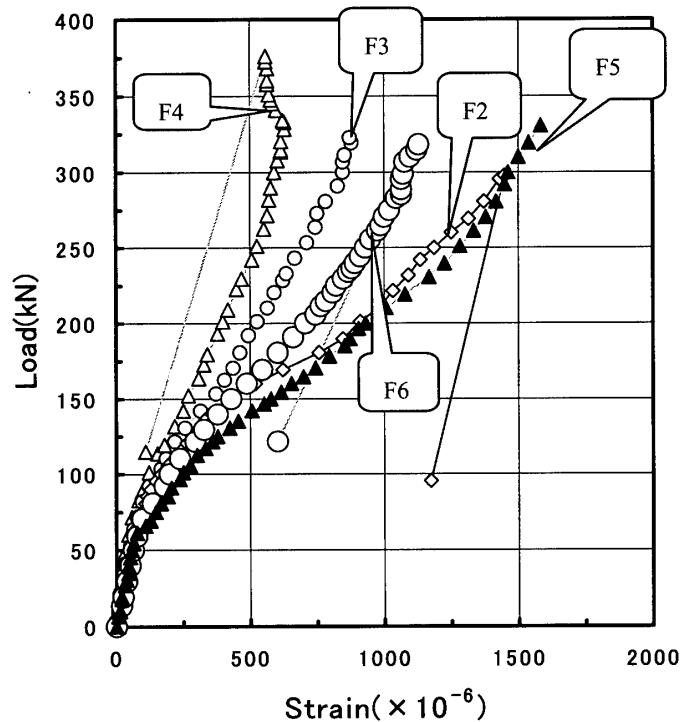


図-7 荷重-シートひずみ関係

供試体においてはシート総面積の増加によりシートひずみは減少している。また、シートひずみの最大値はだいたい 1700×10^{-6} 程度である。この値は、以前に行った下面をCFRPシートで補強した部材の曲げ試験³⁾で剥離が生じたと思われる $5000 \sim 6000 \times 10^{-6}$ 程度のひずみ量の半分以下である。従って、まだ下面シートは剥離していないものと思われる。

3.5 考察

鉄筋コンクリートスラブに直接荷重が作用する場合の荷重とスラブのたわみ関係を概念的に述べると次の様になる。まず、荷重の増加につれて曲げひび割れが発生し、その曲げひび割れが進展し、やがてスラブの鉄筋の一部が降伏し、更にスラブ全域に降伏線が形成され、その後急激に変形が増大して最終的には、曲げ破壊を生ずることもある。しかしながら、最終的な曲げ破壊を形成する以前に、荷重の作用領域がピラミッド形の形状で押し抜ける、いわゆる押抜きせん断破壊を生ずることが多い。

本実験においては、確かに下面にCFRPシートを貼付していない基準供試体の場合、下面に初期曲げひび割れの発生が見られたが、主鉄筋は鉄筋の降伏ひずみに至らず、荷重作用領域がピラミッド状に押し抜ける、押抜きせん断破壊であった。さらに、下面にCFRPシートを貼付した供試体においては、基準供試体F1より激しく一気に大きな音と共に脆性的な押抜きせん断破壊を示した（下面にCFRPシートを貼付しているためひび割れ発生の確認できず）。今回の

実験においては、主としてCFRPシートの総面積と貼り方を変えて検討した。その結果最大荷重は、概ねCFRPシートの面積の増加と共に増加するが、シートの増加割合ほどは、最大荷重は増加せず頭打ちが見られた。しかし、主鉄筋ひずみに関しては、全面貼付の方がゼブラ貼付の場合より、より多くの荷重をCFRPシートが分担しているものと思われる。また、曲げ剛性はCFRPシートを貼付することにより増加するが、シートの層数増加による明確な違いは見られなかった。

4. まとめ

本研究は、相対する二辺が単純支持され、他の二辺が自由なRCスラブの下面にCFRPシートを貼付した実験供試体を用い、スラブ上面の中央に集中的に静的荷重が作用した場合のスラブの破壊性状、最大荷重、載荷点のたわみ、載荷点直下の主鉄筋のひずみ分布、CFRPシートのひずみ分布について実験的に検討したものである。今後さらに検討すべき点もあるが本研究の範囲で得られた知見を以下に示す。

- (1) 供試体全て押抜きせん断破壊であった。下面にシートを貼付することによりその最大荷重は基準供試体の最大で1.58倍になった。
- (2) CFRPシートを貼付することにより曲げ剛性の増加が確認できた。しかし、シートの層数増加による曲げ剛性の違いは確認出来なかった。
- (3) 鉄筋ひずみは、一部供試体において使用鉄筋の降伏点ひずみ近くまで達しているが、殆どの供試体では、 1500×10^{-6} 以下の鉄筋ひずみであった。
- (4) CFRPシートのひずみは各供試体とも最大荷重付近で $500 \times 10^{-6} \sim 1700 \times 10^{-6}$ の範囲であった。

謝 辞

本研究の遂行においてCFRPシート及び接着剤の提供をしていただいた東燃（株）及び実験を進めるにあたっては、北海学園大学工学部土木工学科の卒業研究の学生の協力を得た。本研究は、平成15年度北海学園大学学術研究助成（一般研究）の補助を受けたことを付記し、謝意を表す。

参 考 文 献

- 1) 森, 若下, 松井, 西川: 炭素繊維シートによる床版下面補強効果に関する研究, 橋梁と基礎, 1995, 3, pp. 25-32
- 2) コンクリート標準示方書・設計編（性能照査型）[平成14年 制定], 土木学会

- 3) 高橋, 佐藤: 炭素繊維シートにより補強した鉄筋コンクリートはりのコンクリート耐力及び変形, コンクリート工学年次論文集, Vol. 19, No. 2, pp. 1611-1616, 1999