

月 日	発震時分	震度	記 事
//	11 ころ	I	
//	15 41	I	
3 26	15 以後不明		
3 27	01 07	I	
//	01 50	II	
//	02 05	II	
//	02 08	I	
//	03 15	I	
//	06 50 以後不明	I	

地震計に対する道路舗装の効果について*

甲府地方気象台

550. 342

は し が き

当台の地震計室は県道からわずかに 13 m の距離にあるため、最近の交通量の増加により、トラック、バスなどによる振動がはなはだしく、験測に支障をきたす状態となったので、県道の舗装にあたりとくに振動防止について、特別な考慮を県に依頼したところアスファルトによる特別舗装が昭和 36 年 1 月完成したので、地震計に対する舗装の効果について調査した結果を報告する。

気象台付近の地質および道路の舗装状況

気象台付近は、もと水田で、地盤はきわめて軟弱で約 3.5 m までは砂まじりの粘土でおおわれている。

1) 軟弱な路盤に対する対策

振動防止のためにはまず路盤を強固にすることが必要なため、路盤工事は深さ 30 cm のところを特に地震計室を中心として約 80 m の区間を深さ 50 cm の路盤工事を実施した。

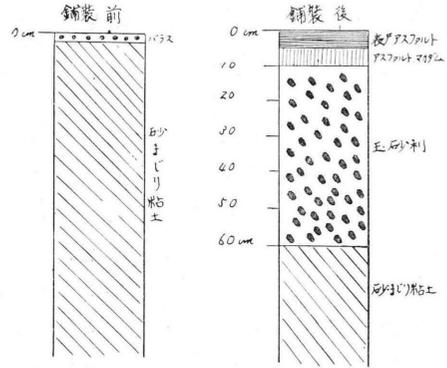
2) 舗装面の振動防止対策

この県道は県庁前よりコンクリート舗装で延長されてきたのであるが、コンクリート舗装ではつぎ目による振動が考えられるので、特に気象台前だけ約 500 m にわたってアスファルトの完全舗装を行なった。なお、舗装後の断面図は第 1 図のとおりである。

舗装前後における地震計に対する影響の比較

気象台付近の地盤に対する季節的な影響を考え、同じ

* Kofu D. M. O. : Effect of Asphalt Paving on Reducing Ground Vibration Recorded by a Seismograph (Received June 1, 1961).



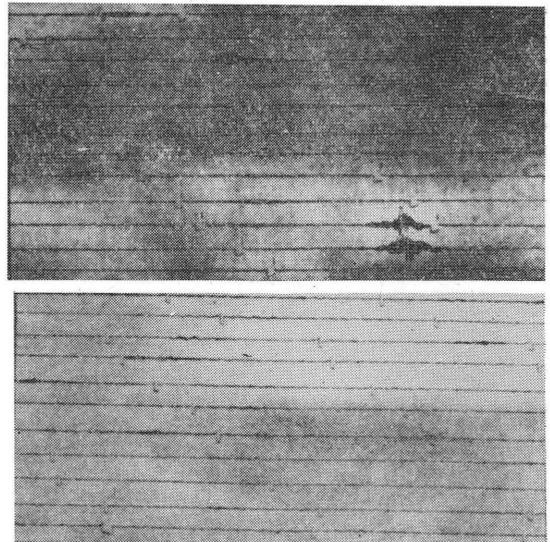
第 1 図

季節である 2 月について、舗装前の昭和 34 年と舗装後の昭和 36 年について、ウ式地震計に記録されたトラック、バスなどによる振動を全部読みとり、その最大振幅について調査すると第 1 表のごとくで、約 1/3 に減衰して

第 1 表

振 幅 (μ)	最 大	最 小	月平均
舗装前 (昭和 34 年 2 月)	71	36	52
舗装後 (昭和 31 年 2 月)	28	9	16

おり、舗装の効果がよくあらわれている。しかし、地震計室があまりにも道路に近い(約 13 m) 第 2 図のように道路からの影響を完全に除去することはできないが、舗装前に比較すれば験測の支障はほとんどなくなった。



第 2 図 舗装前 (上) と後 (下) の比較