

# 資料編



---

## 資 料 編

---

1. 対象事業の内容	1-1
2. 交通計画	2-1
3. 大気汚染	3-1
4. 地盤沈下	4-1
5. 水 象	5-1
6. 植物・動物・水生生物	6-1
7. 安 全（交通）	7-1



## 1. 対象事業の内容



## 資料編

### 1. 対象事業の内容

#### 1.1 工事計画

建設機械の稼働台数は表 1.1.1 に示すとおりである。建設機械の稼働台数が最大になるのは、準備・防災工事、盛土工事、排水工事、道路工事が重なって行われる工事開始 11～128 ヶ月目であり、この時期の 1 月あたりの稼働台数は 500 台を予定している。

また、1 ヶ月の稼働日数は 20 日、建設機械の稼働時間帯は原則として、8 時から 17 時を予定している。





表 1.1.1(1) 工事工程計画(1)

工種別工程	工事内容	1年目												2年目												3年目												4年目												5年目												6年目											
		4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3
工種別工程	工種	内訳																																																																							
	1 準備・防災工事																																																																								
	2 盛土工事																																																																								
	3 排水工事	上下水道																																																																							
	4 道路工事																																																																								
	5 公園工事	公園・緑地等																																																																							
6 企業建築工事	各立地予定企業																																																																								
建設機械稼働台数(延べ台/月)	企業建築工事 準備・防災、排水、道路、公園、盛土工事	スタビライザー	ブルドーザ25t 地盤改良																																																																						
		ブルドーザ	23t																																																																						
		ブルドーザ	16t																																																																						
		バックホウ	1.2m <sup>3</sup>																																																																						
		バックホウ	0.7m <sup>3</sup>																																																																						
		バックホウ	0.45m <sup>3</sup>																																																																						
		バックホウ	0.25m <sup>3</sup>																																																																						
		振動ローラー	10t																																																																						
		振動ローラー	1.5t																																																																						
		アスファルトフィニシャー	2.4~6.0m																																																																						
		タイヤローラー	10t																																																																						
		移動式クレーン	45t																																																																						
		移動式クレーン	25t																																																																						
		合計																																																																							
工事用車両稼働台数(延べ台/月)(片道)	道路、公園、企業建築	ダンプトラック	10~25t																																																																						
		ダンプトラック	2~4t																																																																						
		トラック	10~25t 資材搬入等																																																																						
		トラック	4tユニック 資材搬入等																																																																						
		生コン車	4~10t																																																																						
		散水車	4t																																																																						
		通勤車両																																																																							
		合計																																																																							
		盛土工事	ブルドーザ	23t																																																																					
			ブルドーザ	16t																																																																					
		バックホウ	1.2m <sup>3</sup>																																																																						
		バックホウ	0.7m <sup>3</sup>																																																																						
		転圧機	15t																																																																						
		合計																																																																							







## 1.2 工事計画（工事用車両）

資材運搬等の車両（通勤車両を含む）の走行台数は、表 1.1.1 に示したとおりである。資材運搬等の車両台数が最大になるのは、工事着手後 6～10 ヶ月目の予測地点 No.3 の断面であり、この時期における 1 日あたりの発生台数は、大型車 242 台（4,840 台/20 日）である。また、通勤車両は 1 日 15 台（300 台/20 日）である。

なお、工事用車両の走行時間帯は原則として 8 時～17 時、通勤車両は 7 時～8 時、17 時～18 時を予定している。

表 1.2.1 (1) 予測断面における断面交通量 (予測地点 No. 1 工事中)

時間帯	分類	予測断面							
		工事中一般交通量		工事用車両		工事中交通量		大型車 混入率%	自動 二輪車
		大型車	小型車	大型車	小型車	大型車	小型車		
22:00 ~ 23:00		170	408	0	0	170	408	29.4	19
23:00 ~ 0:00		133	195	0	0	133	195	40.5	15
0:00 ~ 1:00		163	121	0	0	163	121	57.4	4
1:00 ~ 2:00		98	103	0	0	98	103	48.8	2
2:00 ~ 3:00		116	68	0	0	116	68	63.0	8
3:00 ~ 4:00		144	94	0	0	144	94	60.5	9
4:00 ~ 5:00		158	93	0	0	158	93	62.9	6
5:00 ~ 6:00		162	228	0	0	162	228	41.5	10
6:00 ~ 7:00		214	613	0	0	214	613	25.9	32
7:00 ~ 8:00		232	805	0	1	232	806	22.4	83
8:00 ~ 9:00		284	957	6	0	290	957	23.3	69
9:00 ~ 10:00		321	693	6	0	327	693	32.1	42
10:00 ~ 11:00		334	720	6	0	340	720	32.1	27
11:00 ~ 12:00		299	712	6	0	305	712	30.0	34
12:00 ~ 13:00		215	676	0	0	215	676	24.1	36
13:00 ~ 14:00		314	693	6	0	320	693	31.6	34
14:00 ~ 15:00		292	800	6	0	298	800	27.1	30
15:00 ~ 16:00		276	808	6	0	282	808	25.9	22
16:00 ~ 17:00		260	762	6	0	266	762	25.9	33
17:00 ~ 18:00		236	1,063	0	1	236	1,064	18.2	68
18:00 ~ 19:00		185	948	0	0	185	948	16.3	65
19:00 ~ 20:00		147	997	0	0	147	997	12.8	52
20:00 ~ 21:00		132	684	0	0	132	684	16.2	51
21:00 ~ 22:00		160	556	0	0	160	556	22.3	29
6~22時計		3,901	12,487	48	2	3,949	12,489	25.2	707
22~6時計		1,144	1,310	0	0	1,144	1,310	50.5	73
24時間計		5,045	13,797	48	2	5,093	13,799	27.0	780

表 1.2.1 (2) 予測断面における断面交通量 (予測地点 No. 3 工事中)

時間帯	分類	予測断面							
		工事中一般交通量		工事用車両		工事中交通量		大型車 混入率%	自動 二輪車
		大型車	小型車	大型車	小型車	大型車	小型車		
22:00 ~ 23:00		179	708	0	0	179	708	20.2	21
23:00 ~ 0:00		176	502	0	0	176	502	26.0	24
0:00 ~ 1:00		230	400	0	0	230	400	36.5	12
1:00 ~ 2:00		202	316	0	0	202	316	39.0	8
2:00 ~ 3:00		202	214	0	0	202	214	48.6	10
3:00 ~ 4:00		259	187	0	0	259	187	58.1	6
4:00 ~ 5:00		309	225	0	0	309	225	57.9	4
5:00 ~ 6:00		409	506	0	0	409	506	44.7	16
6:00 ~ 7:00		611	1,154	0	0	611	1,154	34.6	30
7:00 ~ 8:00		523	1,891	0	15	523	1,906	21.5	125
8:00 ~ 9:00		539	1,755	62	0	601	1,755	25.5	101
9:00 ~ 10:00		668	1,392	62	0	730	1,392	34.4	40
10:00 ~ 11:00		708	1,300	62	0	770	1,300	37.2	50
11:00 ~ 12:00		635	1,487	62	0	697	1,487	31.9	41
12:00 ~ 13:00		566	1,547	0	0	566	1,547	26.8	55
13:00 ~ 14:00		567	1,369	62	0	629	1,369	31.5	46
14:00 ~ 15:00		506	1,555	62	0	568	1,555	26.8	53
15:00 ~ 16:00		551	1,648	62	0	613	1,648	27.1	47
16:00 ~ 17:00		536	1,708	62	0	598	1,708	25.9	66
17:00 ~ 18:00		471	1,812	0	15	471	1,827	20.5	88
18:00 ~ 19:00		379	1,794	0	0	379	1,794	17.4	77
19:00 ~ 20:00		296	1,649	0	0	296	1,649	15.2	89
20:00 ~ 21:00		273	1,441	0	0	273	1,441	15.9	63
21:00 ~ 22:00		201	1,037	0	0	201	1,037	16.2	37
6~22時計		8,030	24,539	496	30	8,526	24,569	26.7	1,008
22~6時計		1,966	3,058	0	0	1,966	3,058	41.4	101
24時間計		9,996	27,597	496	30	10,492	27,627	27.5	1,109

### 1.3 立地施設計画

景観モニタージュに使用した立地企業の想定建物は、以下のとおり設定を行った。

#### (1) 産業系ゾーン

立地企業は、物流施設等を検討している。

ゾーン内の建ぺい率 60%、容積率 200%とし、建築面積は敷地面積の 60%以下、階数は容積率から、 $\text{階数} = (\text{敷地面積} \times 2) / \text{建築面積}$ により想定した。建物高さは、類似事例から、階の高さを 7.7mとし、これに階数をかけて、屋上の構造物等を考慮して設定した。

なお、敷地の区画については、大規模な物流施設の区画を 2 区画、また、「東京都市圏物資流動調査」(平成 16 年調査、国土交通省)のデータより、都市圏では延べ床面積 5,000 m<sup>2</sup>以下の施設が 8 割以上であることから、建築面積 5,000m<sup>2</sup>程度の普通規模の事業所を区画配置した。

#### (2) 商業系ゾーン

立地企業は、大型小売店舗を計画している。

ゾーン内の建ぺい率 80%、容積率 200%とし、建築面積は敷地面積の 80%以下、階数は容積率から、 $\text{階数} = (\text{敷地面積} \times 2) / \text{建築面積}$ により想定した。

建物高さは、類似事例から、1 階の高さを約 6.0mとし、屋上に駐車場があるとして、壁が 2m程度として設定した。

敷地の区画については、トランジットモール<sup>※</sup>により 2 つに分かれることから、この 2 区画とし、北側の区画は建ぺい率 80%として建築面積を設定した。また、南側については、モール形式の店舗が立地するものとし、関東圏のモールの類似事例から、建築面積は敷地面積の 45%として、建物は区域の南側、東側の住宅地を考慮して敷地の北側に寄せて配置した。

#### (3) 住宅系ゾーン

建物としては、ゾーンの中心部に中層共同住宅、その周囲に戸建て住宅を配置した。

---

※トランジットモール

一般の車両通行を抑制し、バス等の公共交通機関が通行できる歩行者用道路





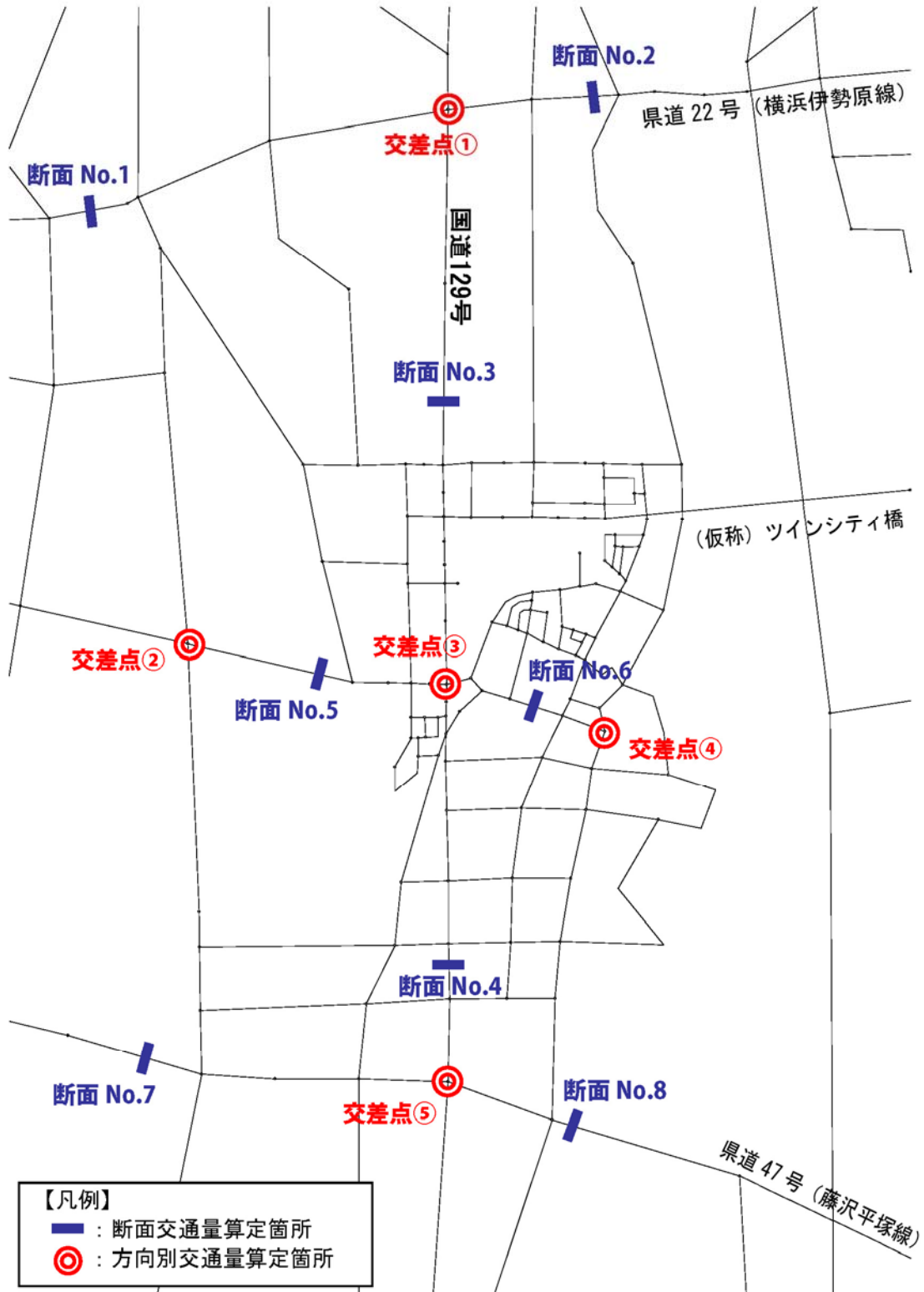
## 2. 交通計画



## 2. 交通計画

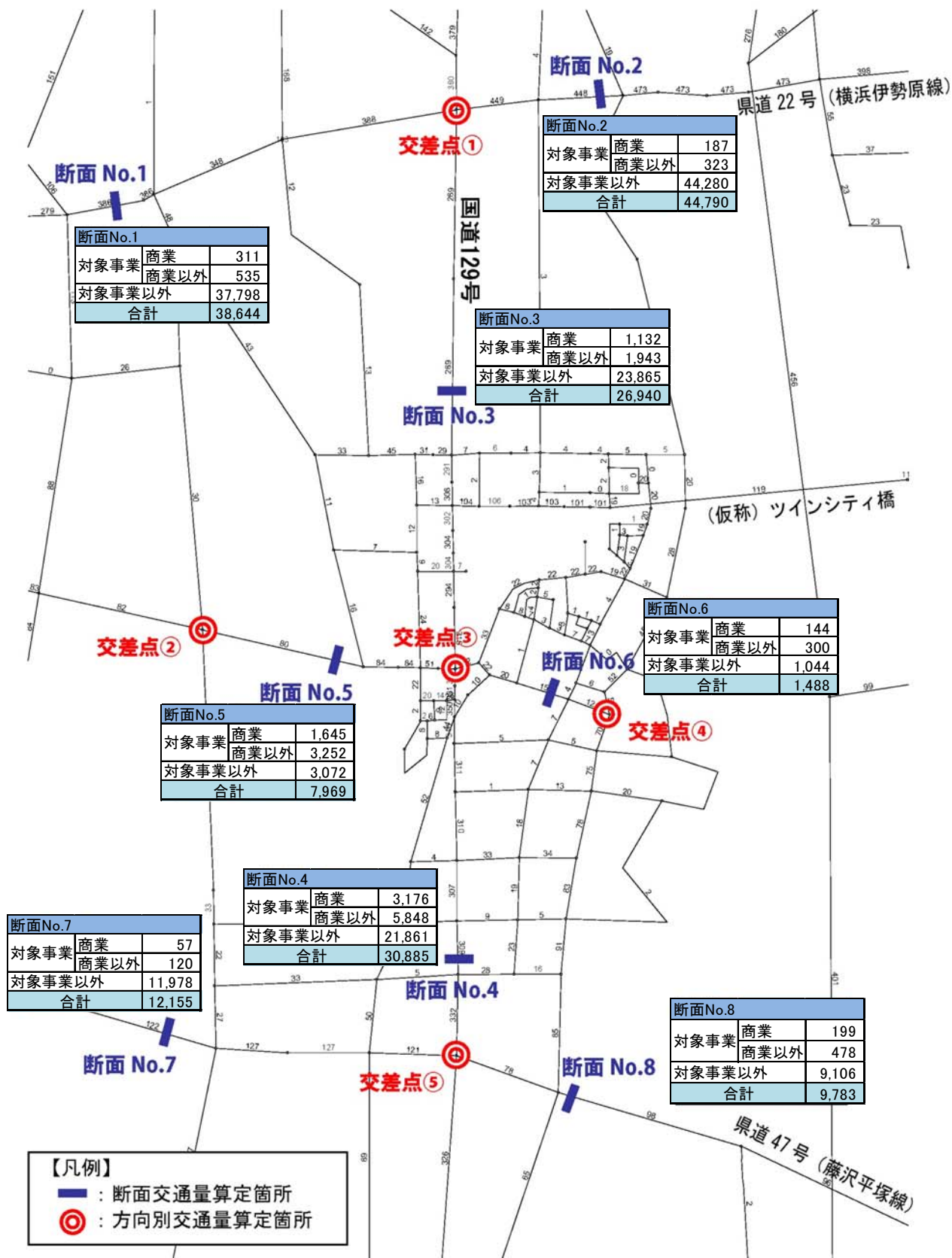
### ■ 交通量の算定箇所

平塚市大神地区における断面交通量（8断面）および方向別交通量（5交差点）  
→ 対象事業計画の商業地区、対象事業計画の商業以外、対象事業以外の3区分でOD分析を実施



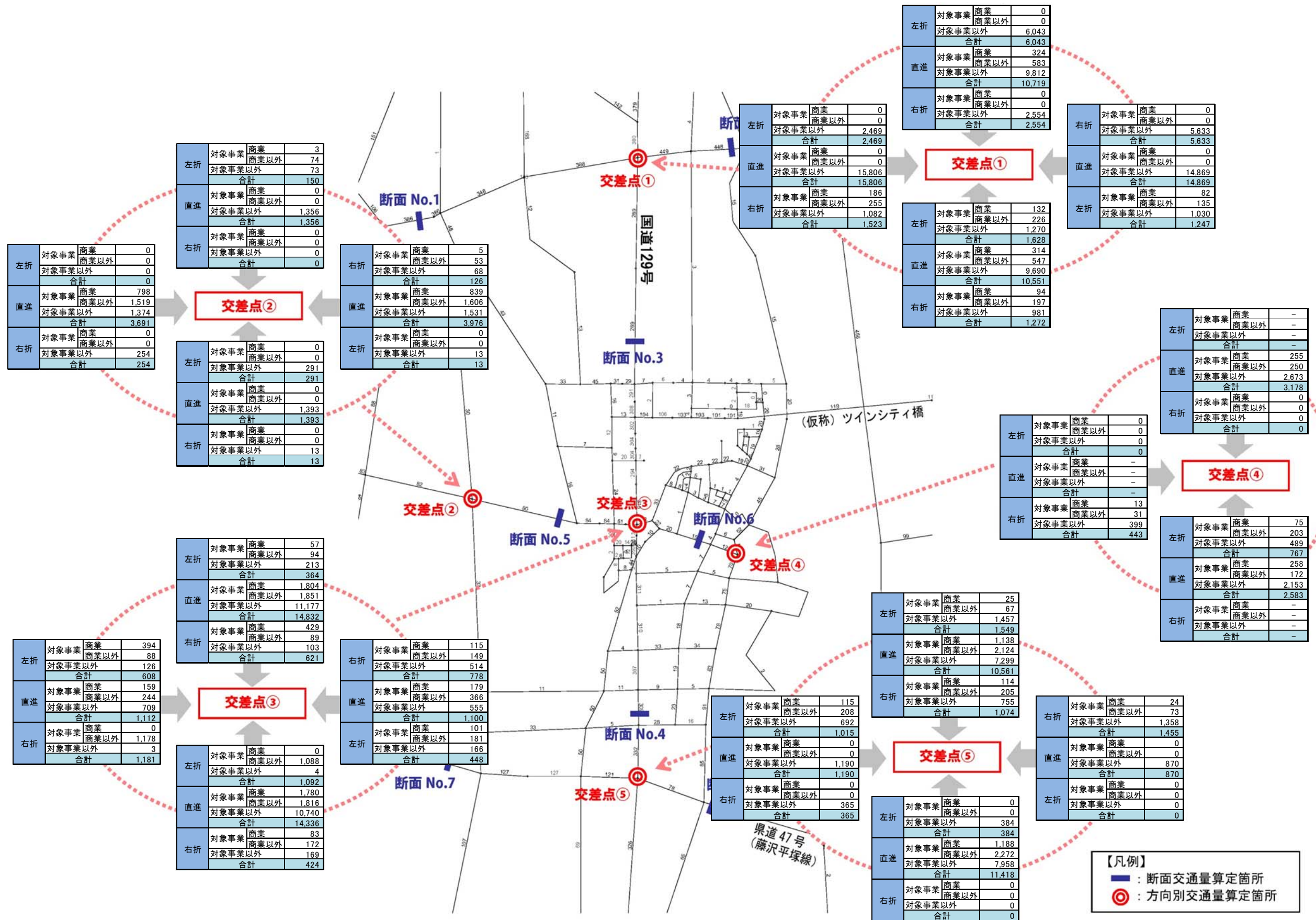
# 1. 対象8断面の断面交通量

対象事業計画の商業地区、対象事業計画の商業以外、対象事業以外の3区分に分け、各断面の交通量を算定



## 2. 対象5交差点の方向別交通量

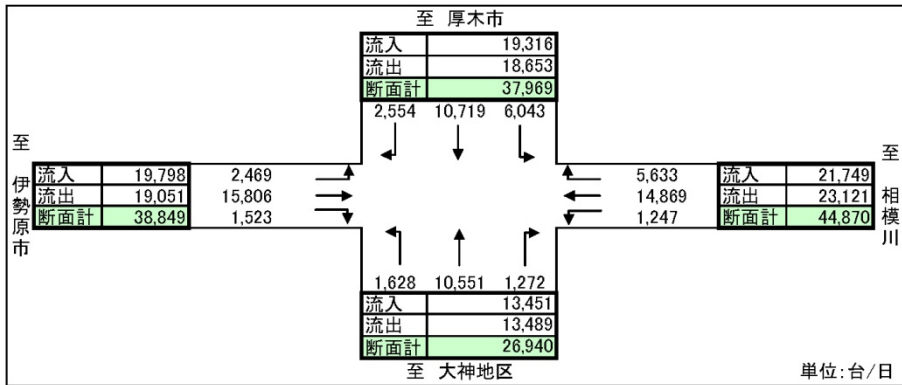
対象事業計画の商業地区、対象事業計画の商業以外、対象事業以外の3区分に分け、各交差点における方向別交通量を算定



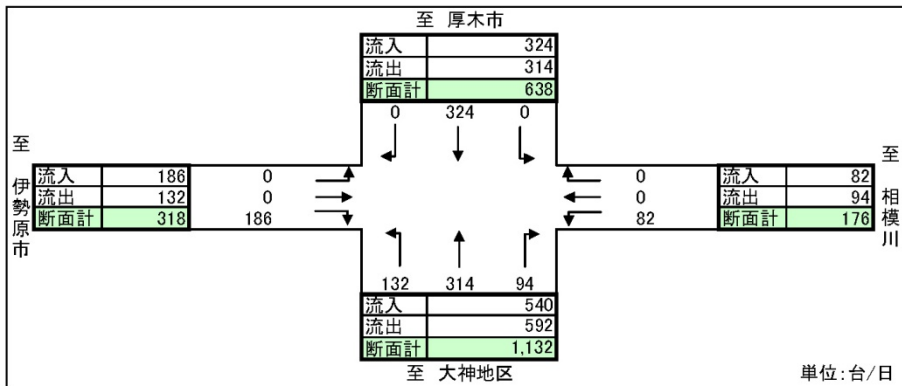


■ 交差点①の方向別交通量

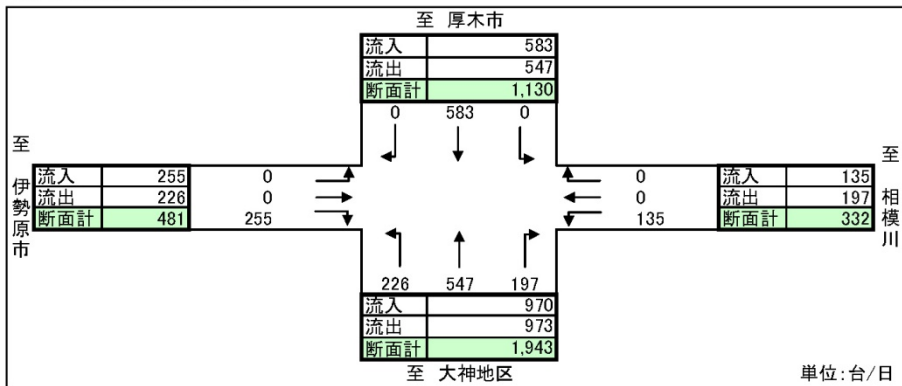
【全車】



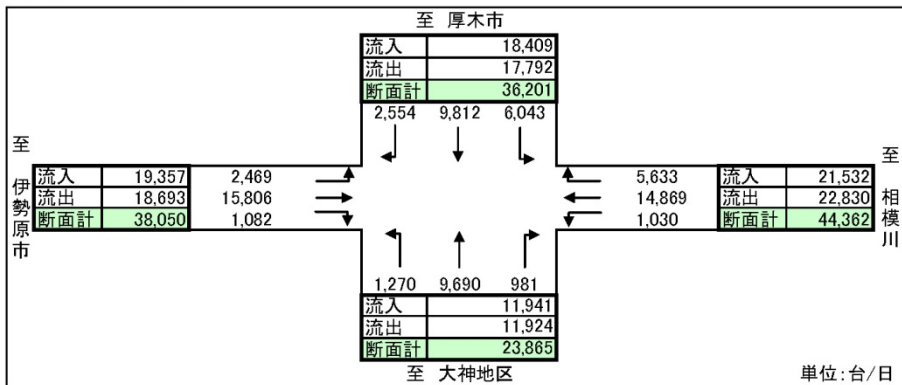
【対象事業\_商業】



【対象事業\_商業以外】

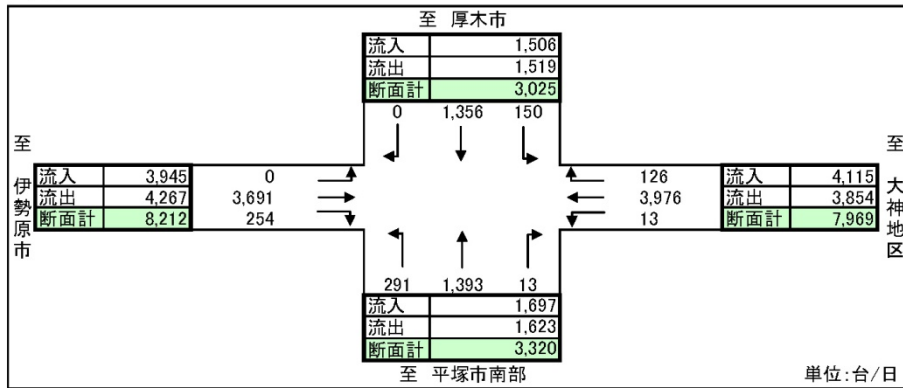


【対象事業以外】

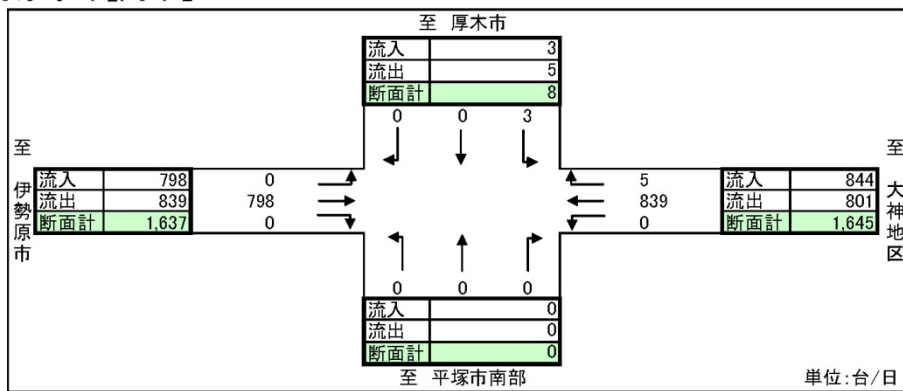


■ 交差点②の方向別交通量

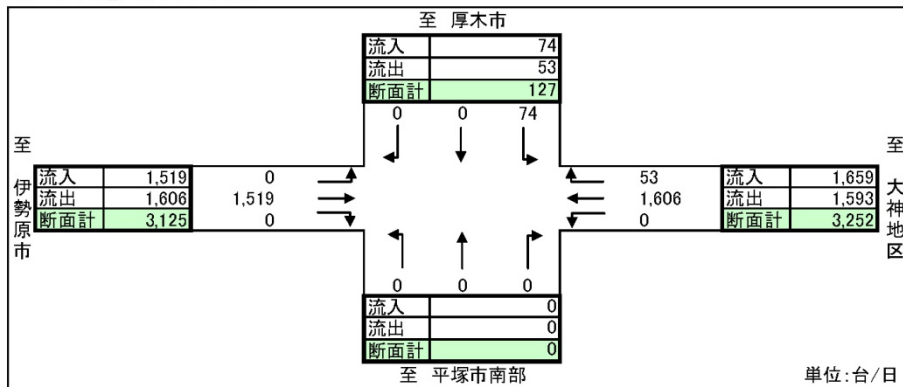
【全車】



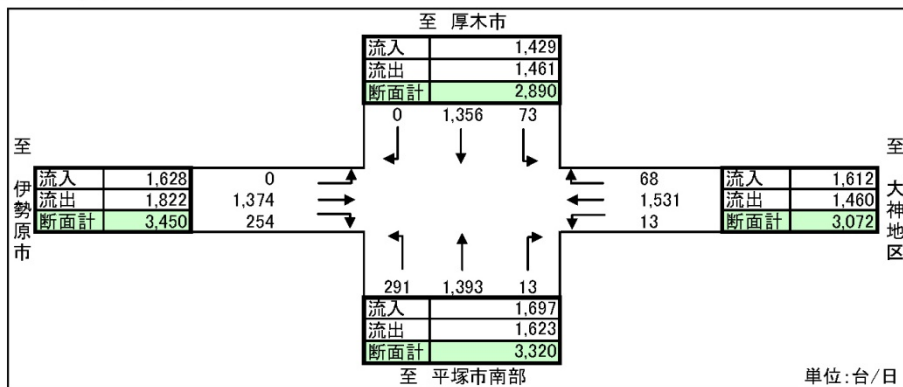
【対象事業\_商業】



【対象事業\_商業以外】



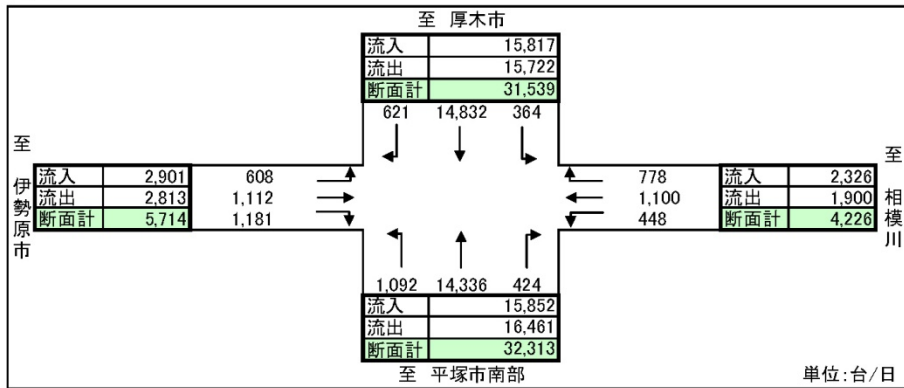
【対象事業以外】



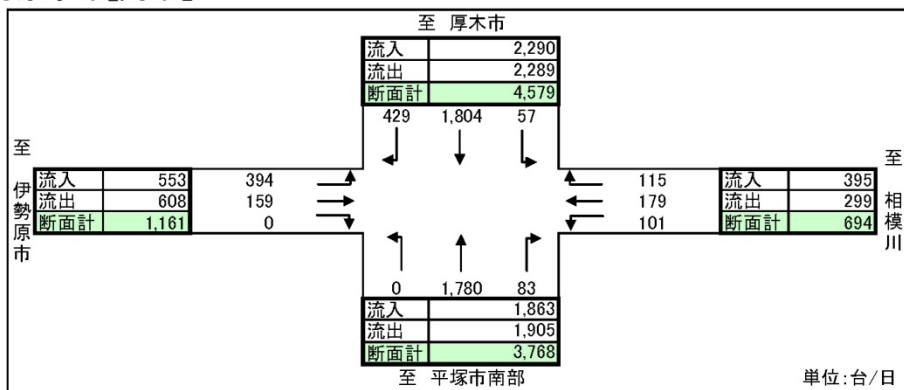


■ 交差点③の方向別交通量

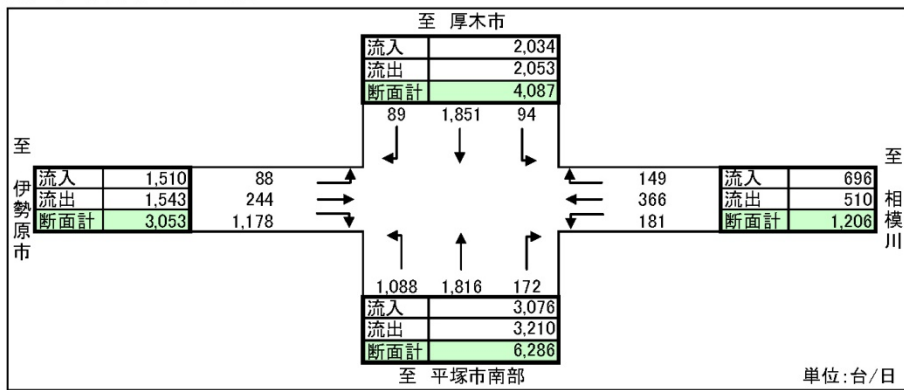
【全車】



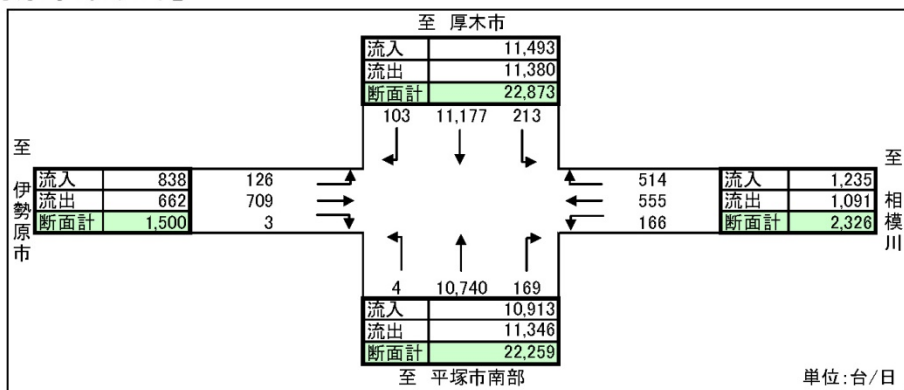
【対象事業\_商業】



【対象事業\_商業以外】

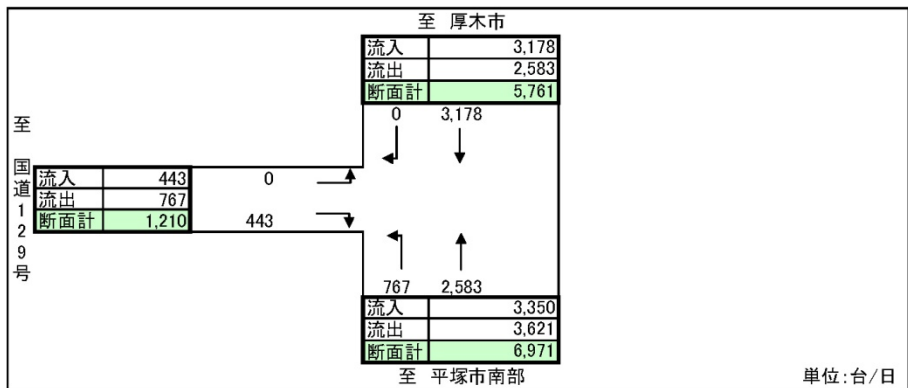


【対象事業以外】

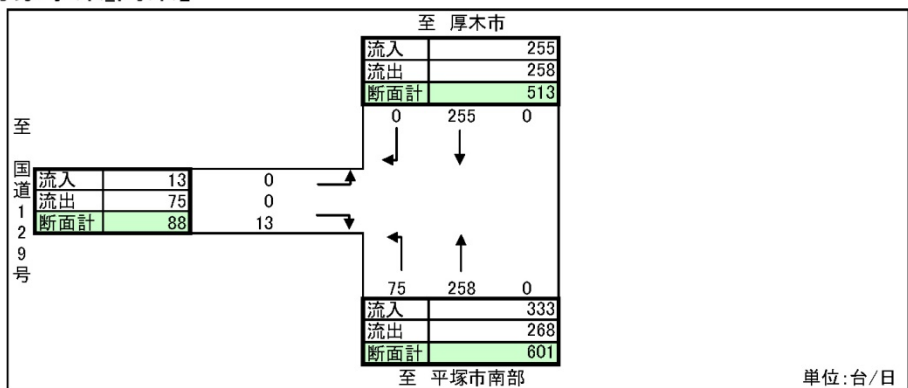


■ 交差点④の方向別交通量

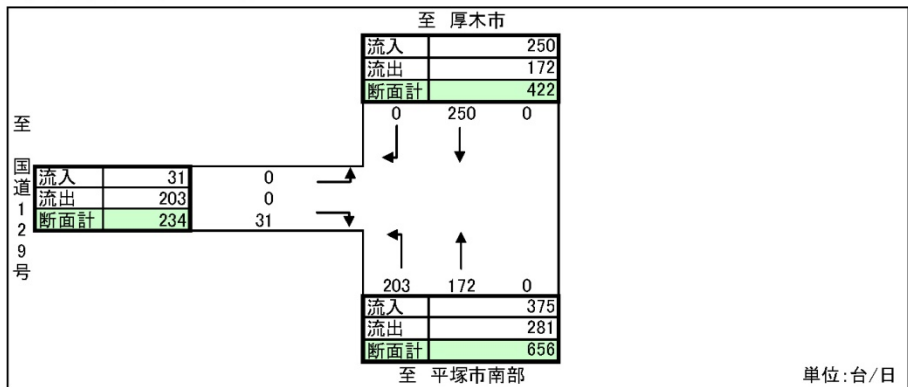
【全車】



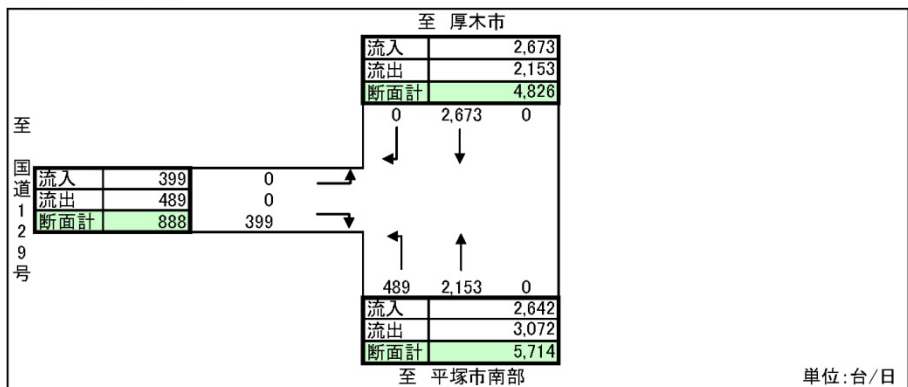
【対象事業\_商業】



【対象事業\_商業以外】

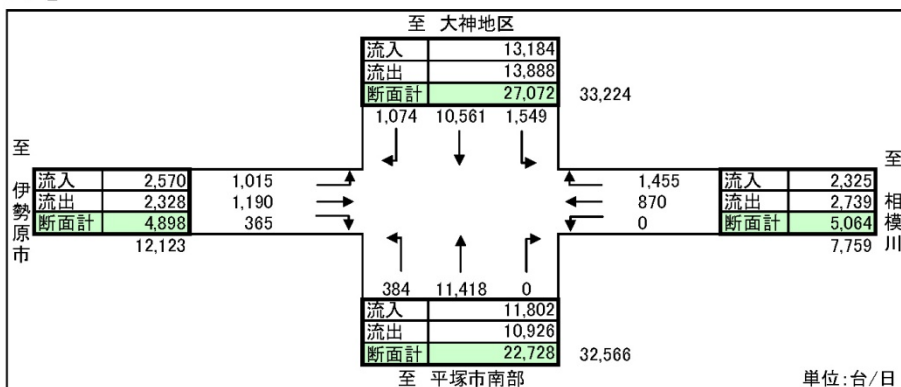


【対象事業以外】

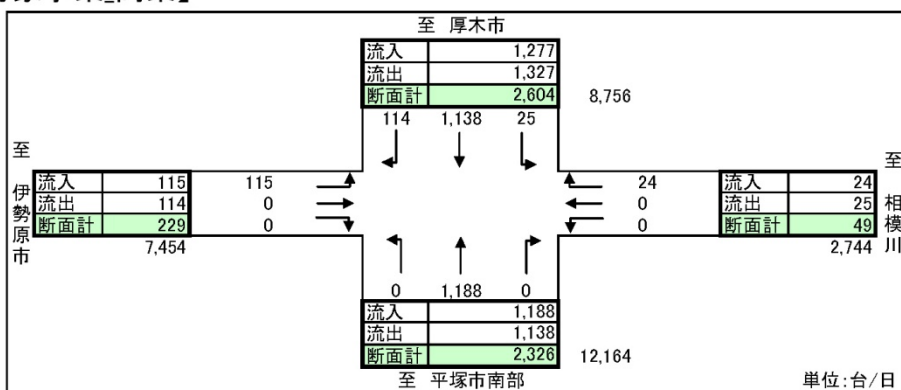


■ 交差点⑤の方向別交通量

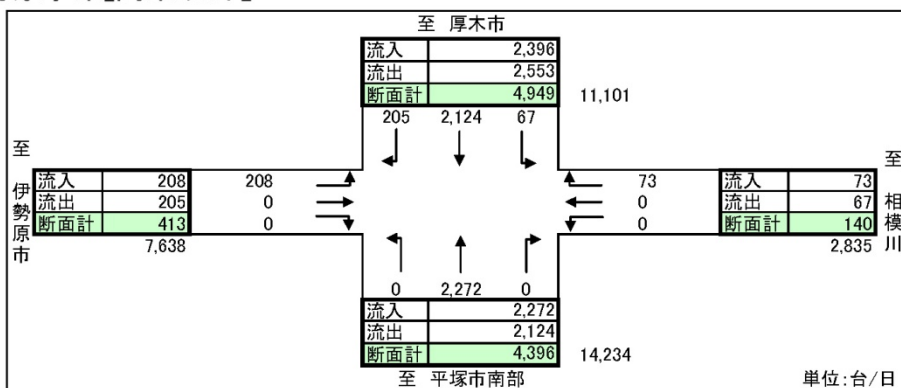
【全車】



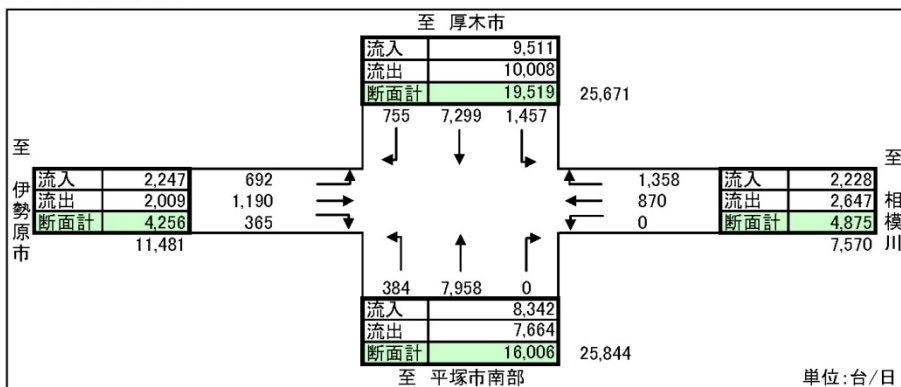
【対象事業\_商業】



【対象事業\_商業以外】



【対象事業以外】



※対象交差点は交通量の発集点となっており、地区内交通が交差点を基点に発集している。  
⇒交差点の方向別交通量の合計と断面交通量の間には差が生じる



### 3. 大氣污染



### 3. 大気汚染

#### 3.1 予測

##### (1) 異常年検定

気象の条件の設定にあたっては、表 3.1-1 に示すとおり、実施区域最寄りの常時監視測定局である平塚市神田小学校測定局の気象データを用いて「F 分布棄却検定法」による異常年検定を行い、異常年ではないと判定された平成 23 年度の風向・風速データを用いた。

表 3.1-1 異常年検定結果

測定局名：平塚市神田小学校測定局

風向	統計年										平均 x	標準偏差 S	検定年 2011年 X0	F0	判定		
	2001年	2002年	2003年	2004年	2005年	2006年	2007年	2008年	2009年	2010年					水準 (α) 5%	2.5%	1%
北北東	1,884	2,623	2,360	2,044	2,211	2,379	2,201	2,432	2,175	1,977	2,228.6	50,765	2,066	0.43	○	○	○
北東	803	1,124	1,115	1,071	988	1,075	1,088	1,119	1,165	1,285	1,083.3	15,465	1,508	9.54	×	×	○
東北東	351	412	468	349	450	429	393	406	434	402	409.4	1,497	405	0.01	○	○	○
東	250	247	326	232	287	287	283	239	273	234	265.8	927	247	0.31	○	○	○
東南東	143	132	137	121	149	175	138	145	150	146	143.6	198	142	0.01	○	○	○
南東	147	100	118	91	132	126	116	119	116	104	116.9	261	117	0.00	○	○	○
南南東	374	245	237	240	355	284	230	274	285	272	279.6	2,419	329	0.83	○	○	○
南	766	538	635	643	685	602	587	700	599	622	637.7	4,238	583	0.58	○	○	○
南南西	804	997	879	1,106	854	883	1,030	918	971	1,199	964.1	14,943	968	0.00	○	○	○
南西	458	629	607	741	578	533	627	491	658	630	595.2	6,950	625	0.10	○	○	○
西南西	281	269	311	320	363	311	301	273	366	353	314.8	1,293	326	0.08	○	○	○
西	166	119	148	142	148	142	146	145	116	133	140.5	215	117	2.10	○	○	○
西北西	145	116	132	116	145	156	147	124	112	122	131.5	246	114	1.02	○	○	○
北西	173	148	129	132	181	152	149	170	128	139	150.1	363	138	0.33	○	○	○
北北西	352	297	268	257	308	305	314	279	233	209	282.2	1,768	251	0.45	○	○	○
北	1,017	594	602	539	710	667	637	657	619	482	652.4	20,632	465	1.39	○	○	○
静 穏	43	166	225	199	204	243	341	263	319	428	243.1	11,079	358	0.97	○	○	○
風速	統計年										平均 x	標準偏差 S	2011年 X0	F0	水準 (α)		
	2001年	2002年	2003年	2004年	2005年	2006年	2007年	2008年	2009年	2010年					5%	2.5%	1%
1.0m/s未満	1,035	898	947	854	1,038	1,123	1,284	1,180	1,151	1,284	1,079.4	22,866	1,208	0.59	○	○	○
1.0～1.9	2,218	2,056	2,072	1,922	2,285	2,367	2,174	2,153	2,158	1,962	2,136.7	19,007	2,032	0.47	○	○	○
2.0～2.9	1,842	1,914	2,142	1,974	2,129	2,078	2,004	2,097	1,977	1,883	2,004.0	11,045	1,914	0.60	○	○	○
3.0～3.9	1,515	1,683	1,633	1,475	1,513	1,489	1,520	1,587	1,550	1,584	1,554.9	4,411	1,563	0.01	○	○	○
4.0～4.9	820	1,153	990	1,003	963	876	977	913	922	1,028	964.5	8,336	1,005	0.16	○	○	○
5.0～5.9	428	606	481	582	511	412	398	432	486	553	488.9	5,352	531	0.27	○	○	○
6.0～6.9	159	280	212	260	171	187	206	216	249	258	219.8	1,664	257	0.68	○	○	○
7.0m/s以上	131	166	220	272	138	217	165	176	226	186	189.7	1,916	249	1.50	○	○	○





## 4. 地盤沈下



#### 4. 地盤沈下

##### 4.1 柱状図

実施区域の柱状図は図 4.1.1～4.1.6 に示すとおりである。

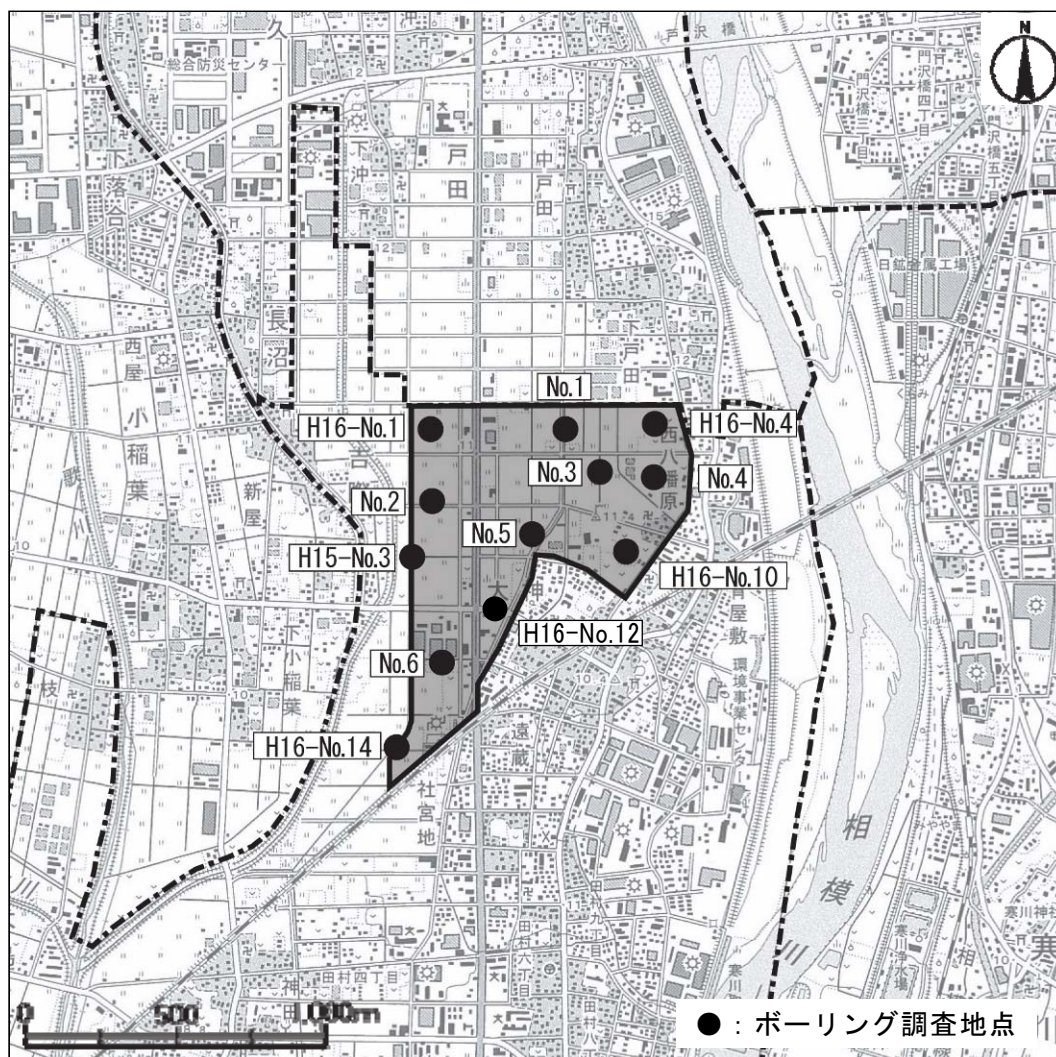


図 4.1.1(1) ボーリング柱状図 (No.1-1)

孔口標高	+10.979m	角	180° 上 90° 下 0°	方	北 0° 270° 西 90° 東 180° 南	地盤勾配	鉛直 90° 水平 0°	使用機種	試錐機 エンジン	D-1 NFD-9	ハンマー 落下用具	ポンプ	半自動落下 V-6
総掘進長	54.35m	度											

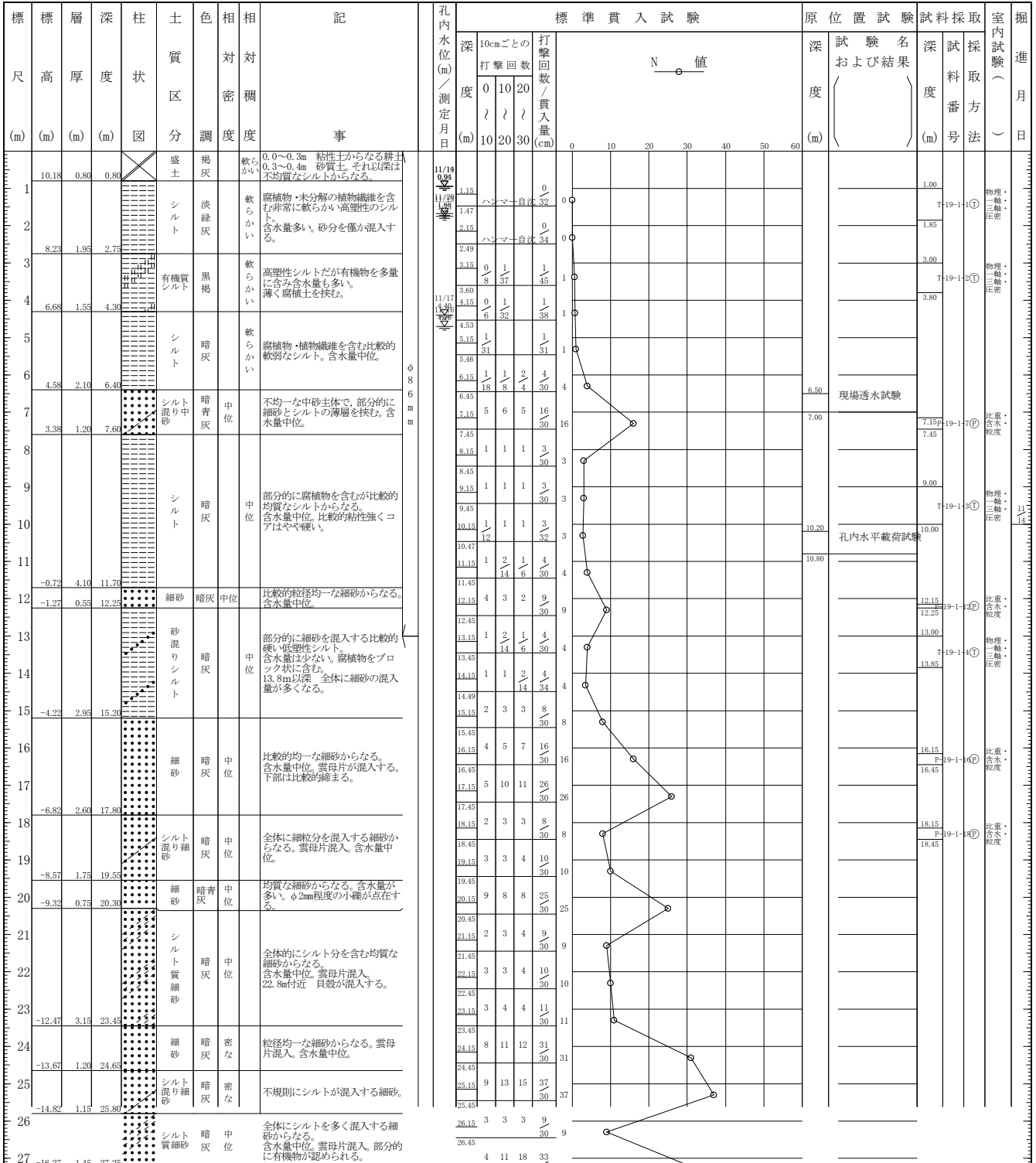


図 4.1.1(2) ボーリング柱状図 (No.1-2)

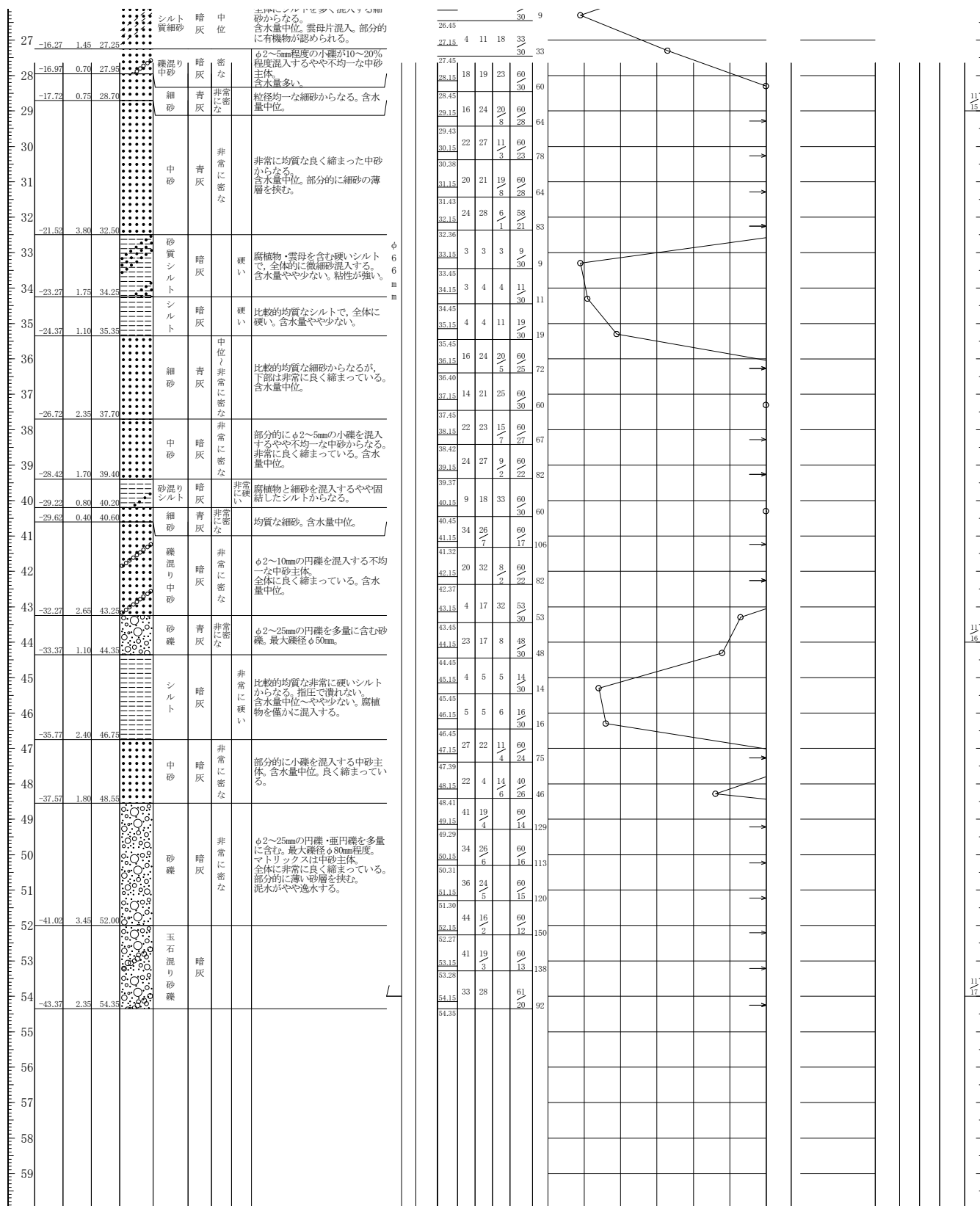


図 4.1.2(1) ボーリング柱状図 (No.2-1)

孔口標高	+10.047m	角	180° 上 下 度	方	北 0° 西 270° 東 90° 南 180°	地盤勾配	鉛直 水平0° 90°	使用機種	試錐機 D-1 エンジン NFD-9	ハンマー落下用具	ポンプ	半自動落下 V-6
総掘進長	59.45m											

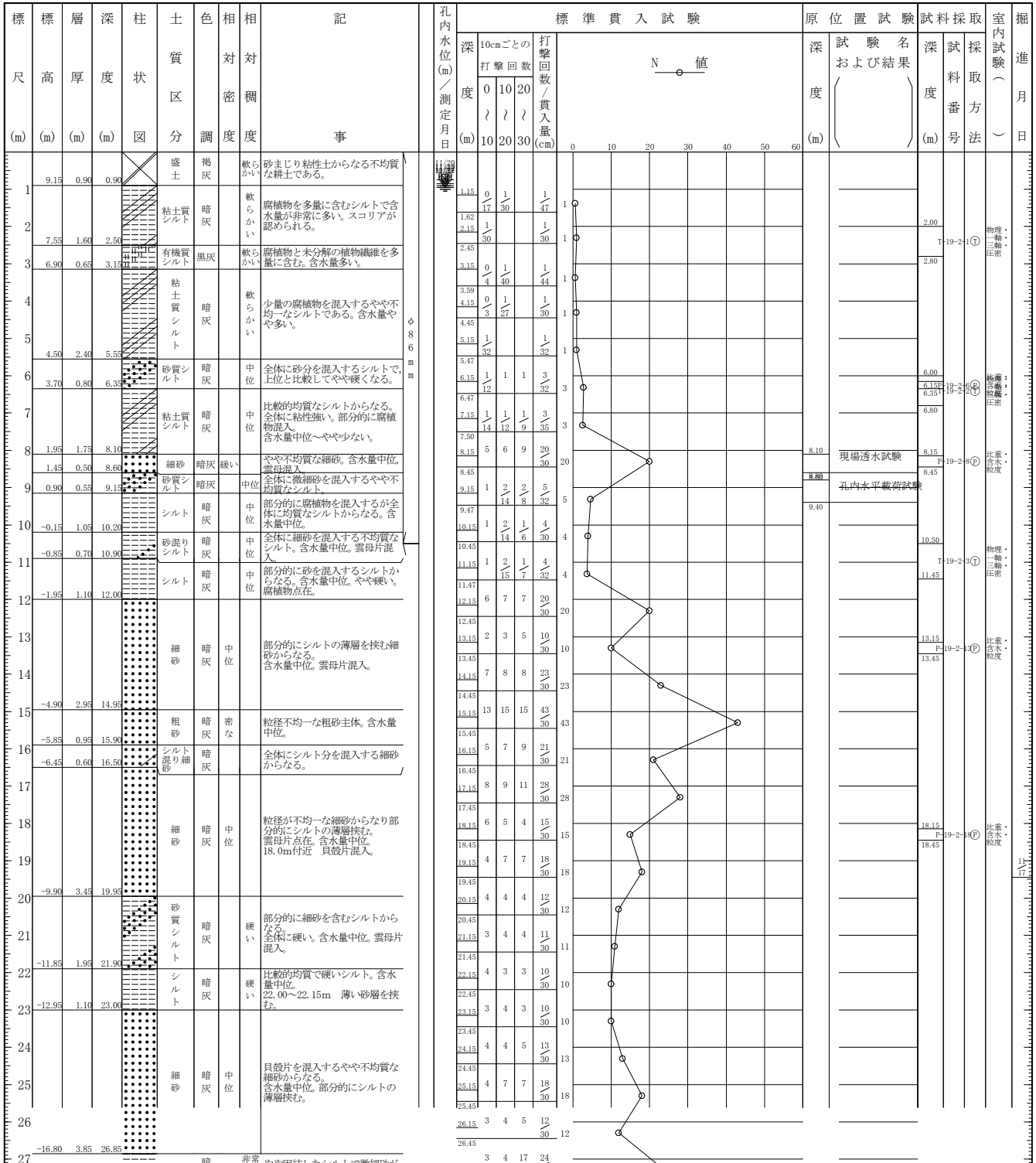


図 4.1.2(2) ボーリング柱状図 (No.2-2)

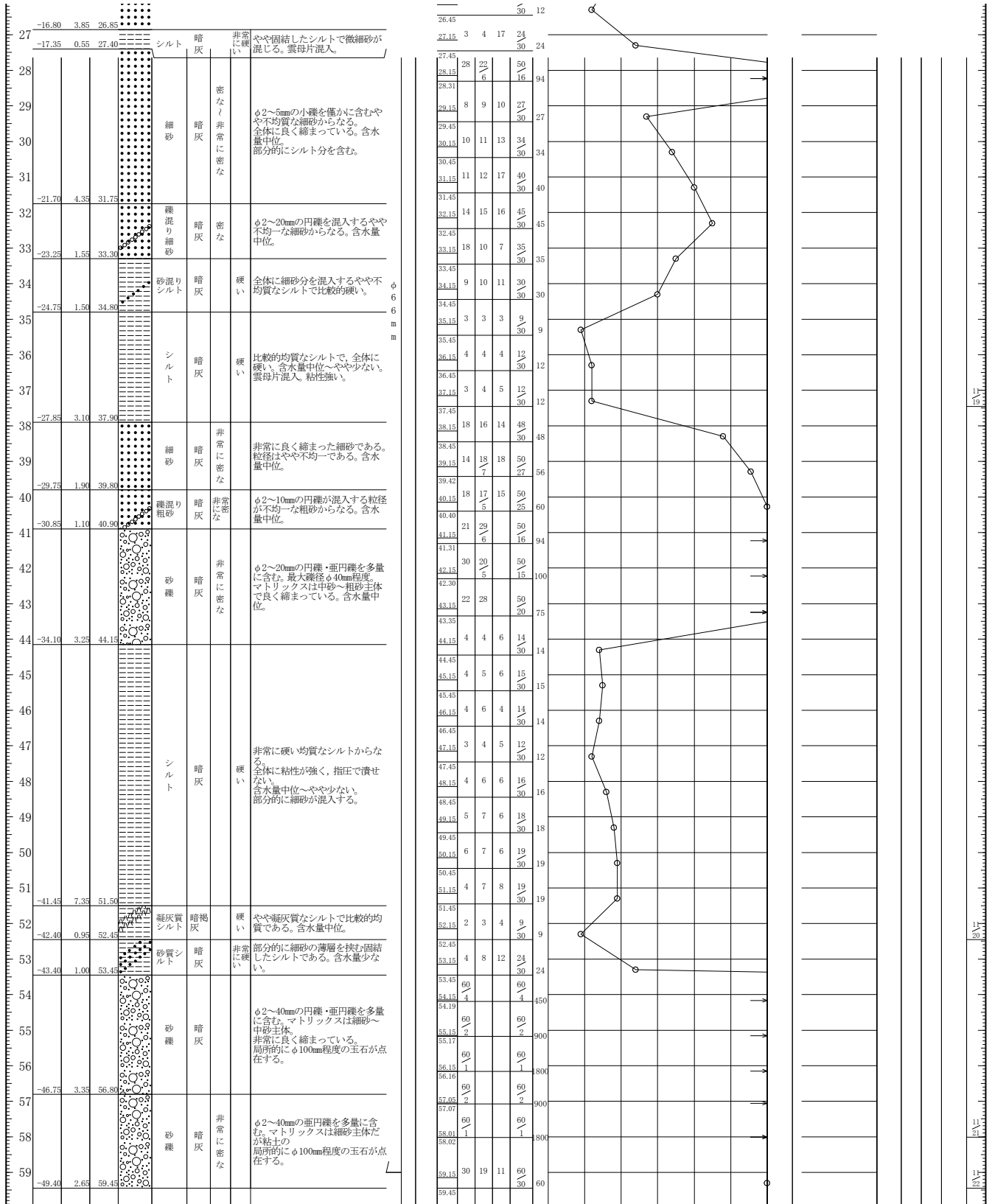


図 4.1.3(1) ボーリング柱状図 (No.3-1)

孔口標高	+10.600m	角	180° 上 下 0°	方	北 0° 西 270° 東 90° 南 180°	地盤勾配	鉛直 水平 0°	使用試験機	D-1	ハンマー落下用具	半自動落下
総掘進長	52.26m	度	90°	向				エンジン	NFD-9	ポンプ	V-6

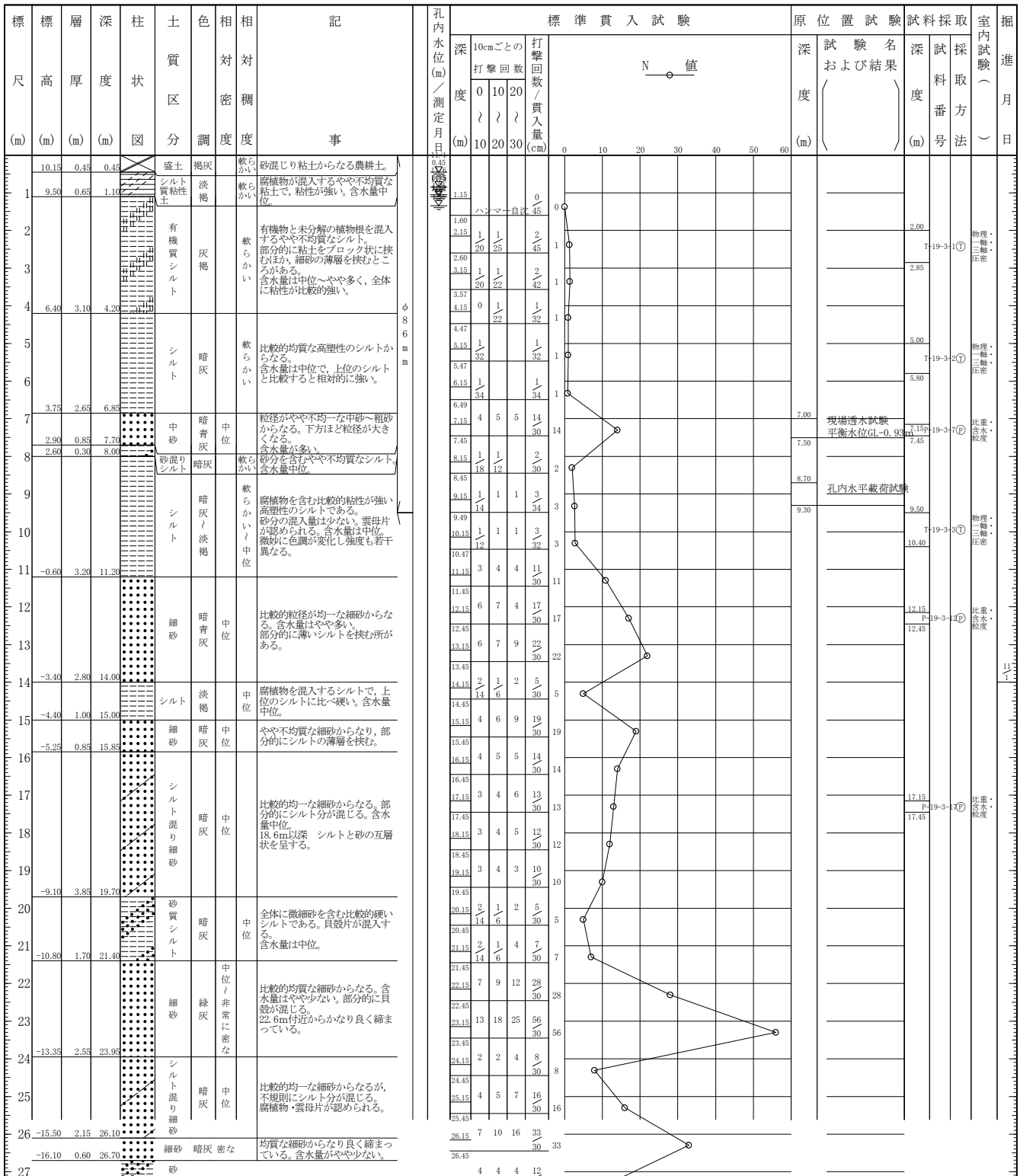




図 4.1.3(2) ボーリング柱状図 (No.3-2)

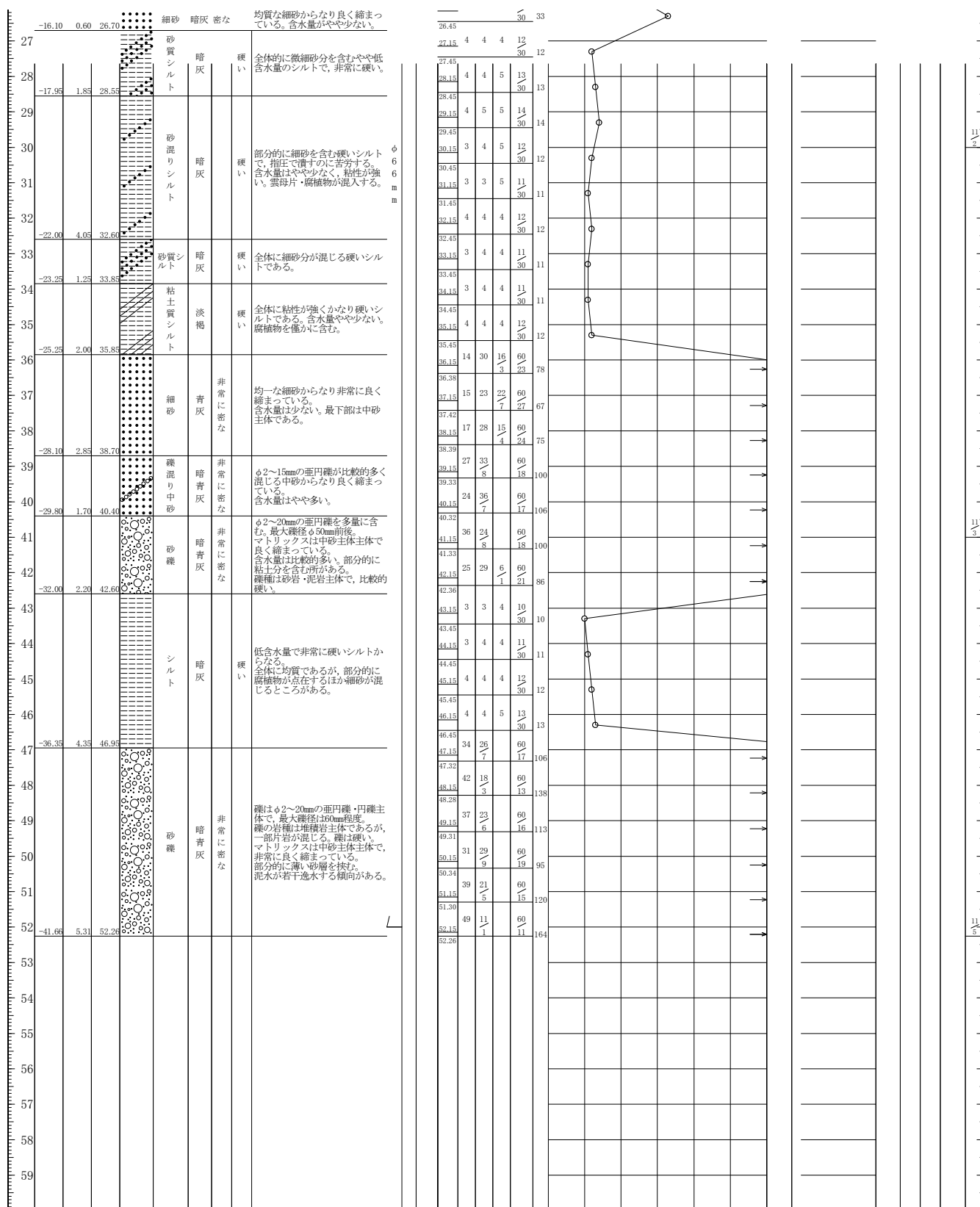


図 4.1.4(1) ボーリング柱状図 (No.4-1)

孔口標高	+11.752m	角	180° 上 90° 下	方	北 0° 270° 西 180° 東 90° 南	地盤勾配	鉛直 0°	使用機種	D-1	ハンマー落下用具	半自動落下
総掘進長	56.33m	度	0°	向				エンジン	NFD-9	ポンプ	V-6

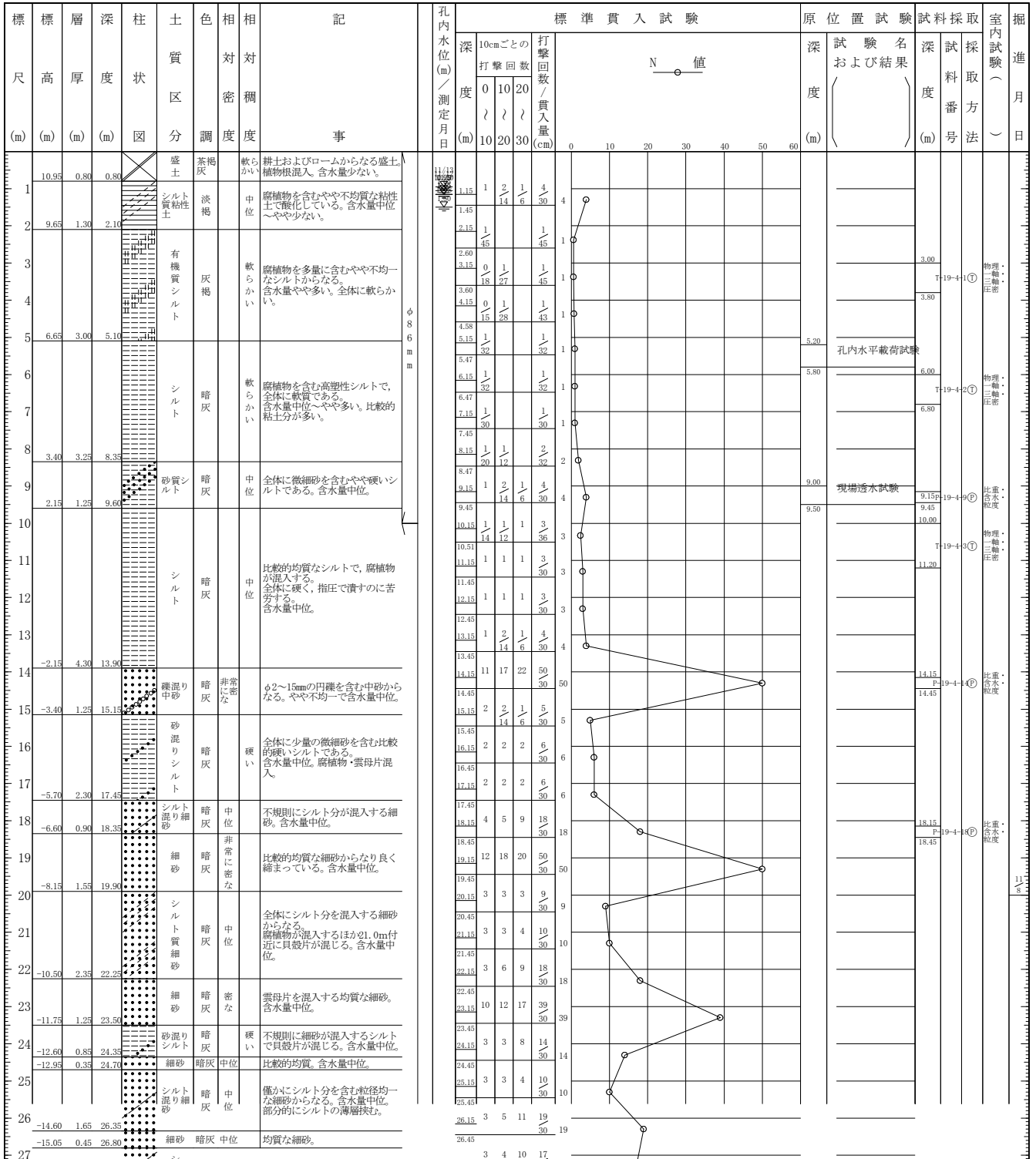


図 4.1.4(2) ボーリング柱状図 (No.4-2)

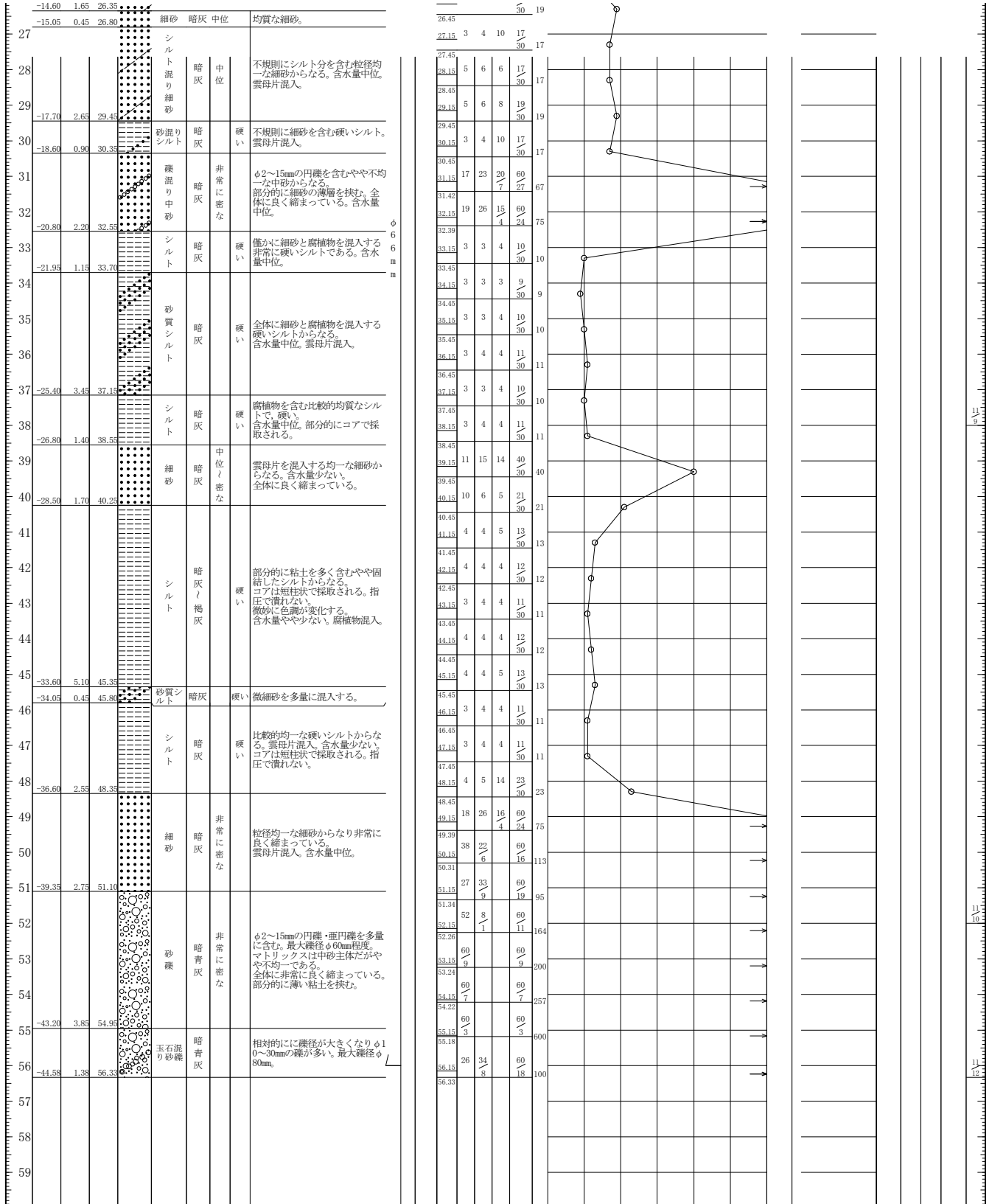


図 4.1.5(1) ボーリング柱状図 (No.5-1)

孔口標高	+10.298m	角	180° 上 下 0°	方	北 0° 西 270° 東 90° 南 180°	地盤勾配	鉛直 0° 水平 90°	使用機種	D-1	ハンマー落下用具	半自動落下
総掘進長	54.19m	度		向				エンジン	NFD-9	ポンプ	V-6

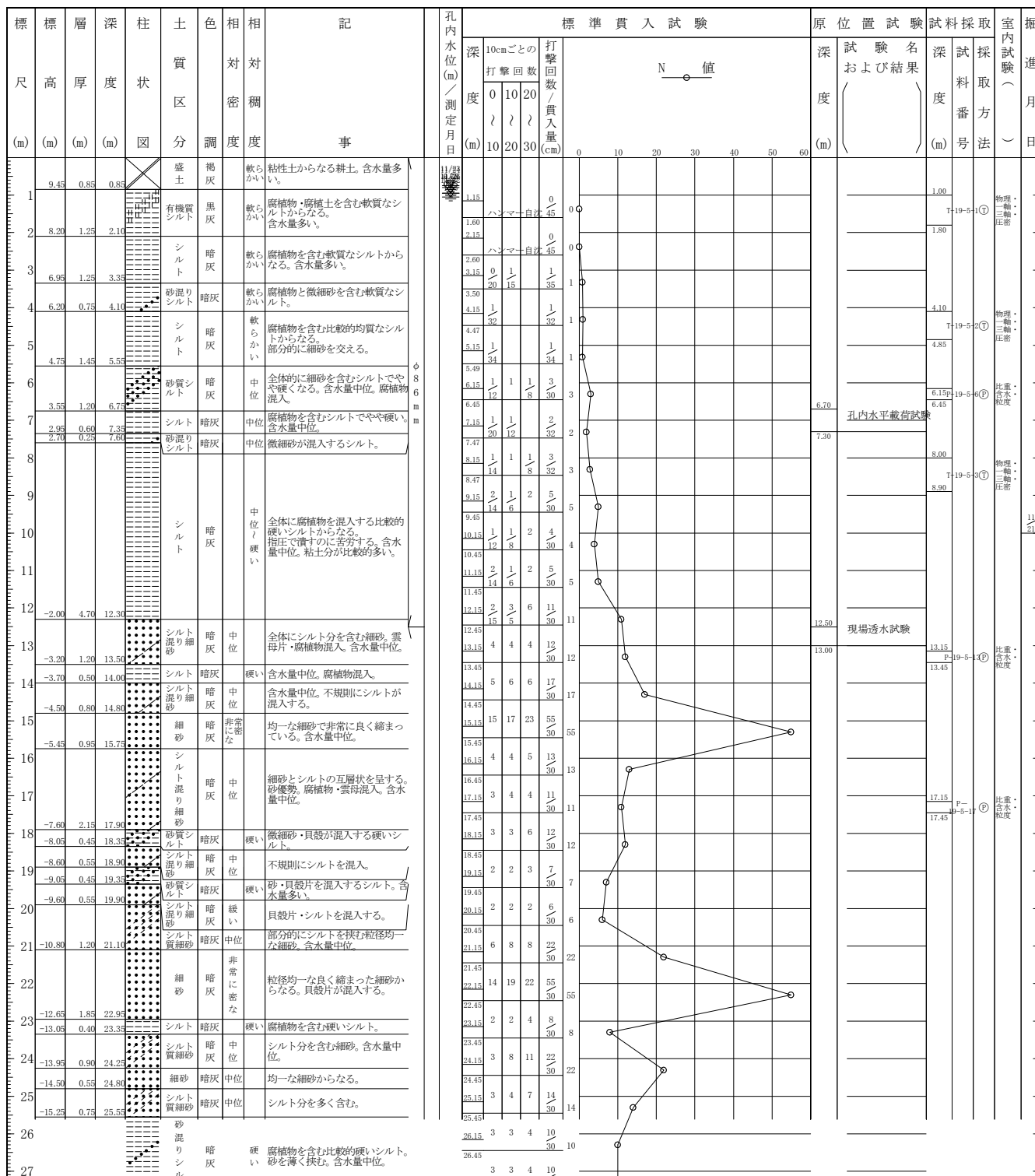


図 4.1.5(2) ボーリング柱状図 (No.5-2)

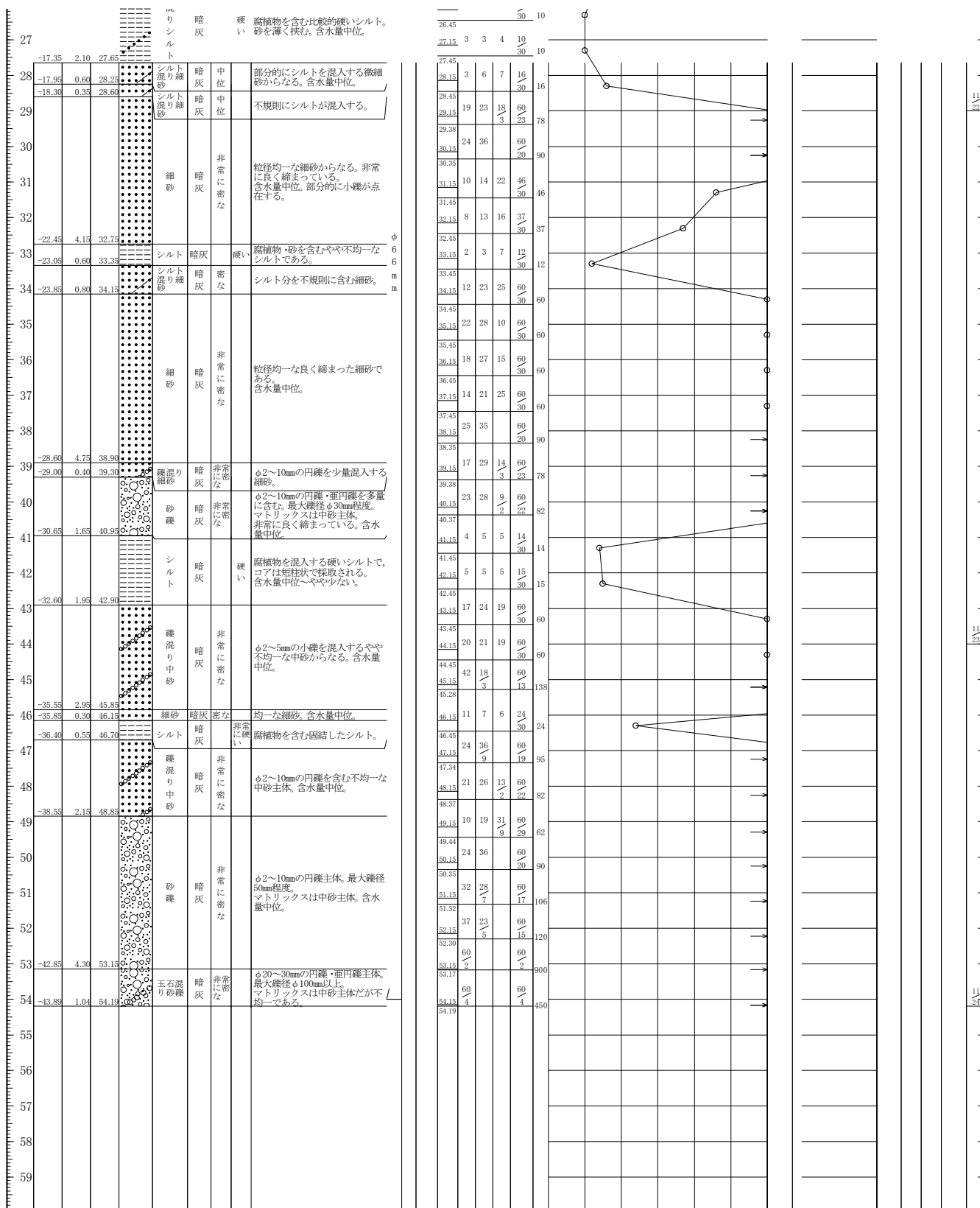


図 4.1.6(1) ボーリング柱状図 (No.6-1)

孔口標高	+10.65m	角	180° 上 90° 下	方	北 0° 西 270° 東 90° 南 180°	地盤勾配	鉛直 水平 0°	使用機種	D-1	ハンマー落下用具	半自動落下
総掘進長	55.27m	度	0°	向				エンジン	NFD-9	ポンプ	V-6

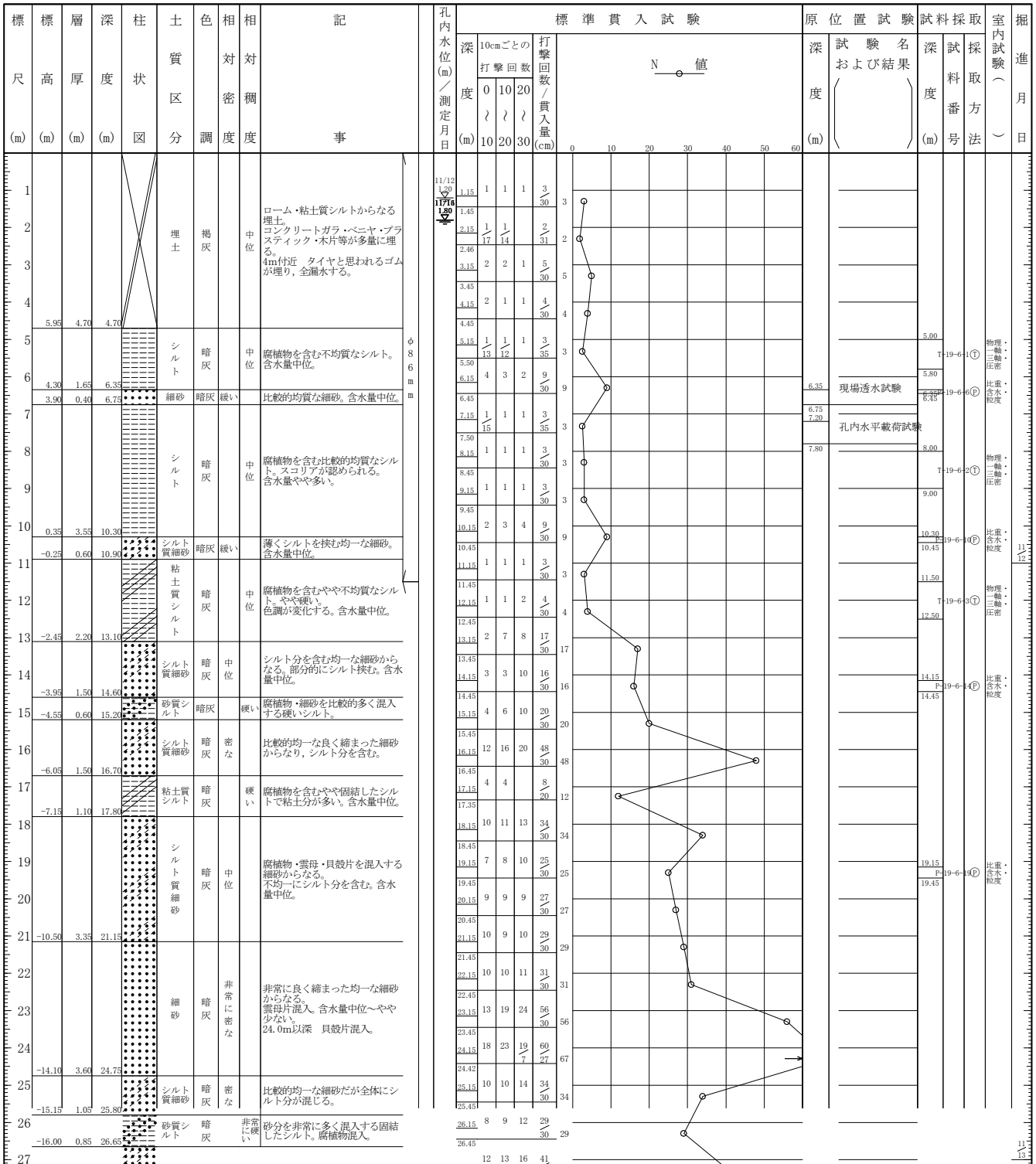
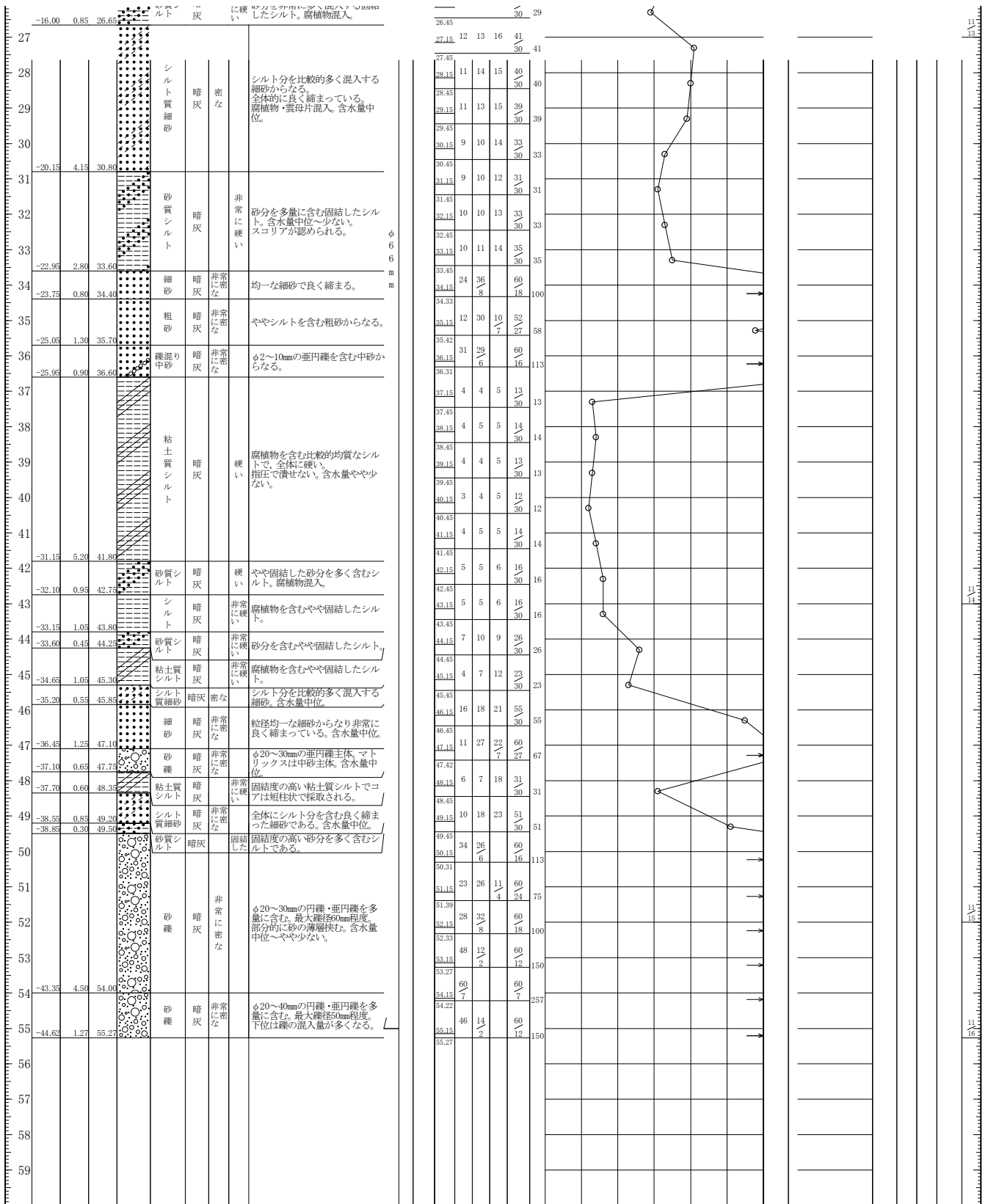


図 4.1.6(2) ボーリング柱状図 (No.6-2)



4.2 予測条件

(1) 土質試験結果

表 4.2.1 土質試験結果

ブロック番号	A-1ブロック			A-2ブロック			A-3ブロック			A-4ブロック			B-1ブロック			B-2ブロック			B-3ブロック		
	H16-No.1			H15-No.2			H19-No.1			H16-No.4			H19-No.2			H15-No.1			H19-No.3		
孔番	No.1	No.1	No.1	No.2	No.2	No.2	No.1	No.1	No.1	No.4	No.4	No.4	No.2	No.2	No.2	No.1	No.1	No.1	No.3	No.3	No.3
試料番号	3.00	9.00	13.00	4.00	10.50	10.50	3.00	9.00	13.00	7.00	10.00	10.00	2.00	6.00	10.50	3.00	10.50	10.50	2.00	5.00	9.50
深度(m)	3.85	9.85	13.85	4.75	11.44	11.44	3.85	9.50	13.85	3.85	7.70	11.00	2.80	6.80	11.55	3.75	11.30	11.30	2.85	5.80	10.40
地層記号	Ac1	Ac2	Ac2	Ac1	Ac2	Ac2	Ac1	Ac2	Ac2	Ac1	Ac2	Ac2	Ac1	Ac2	Ac2	Ac1	Ac2	Ac2			
湿潤密度 ρ <sub>w</sub> (g/cm <sup>3</sup> )	1.192	1.574	1.722	1.445	1.531	1.531	1.397	1.573	1.886	1.416	1.546	1.507	1.241	1.683	1.606	1.377	1.568	1.568	1.377	1.503	1.587
乾燥密度 ρ <sub>d</sub> (g/cm <sup>3</sup> )	0.359	0.929	1.152	0.727	0.867	0.867	0.644	0.918	1.421	0.710	0.926	0.867	0.437	1.091	0.987	0.639	0.929	0.929	0.616	0.804	0.943
密度 ρ <sub>s</sub> (g/cm <sup>3</sup> )	2.841	2.647	2.672	2.633	2.624	2.624	2.529	2.613	2.727	2.571	2.648	2.617	2.325	2.642	2.627	2.549	2.656	2.656	2.577	2.611	2.589
線自然含水率 W <sub>n</sub> (%)	231.7	69.4	49.5	99.8	76.6	76.6	117.4	71.5	32.8	99.3	67.0	73.9	184.5	56.1	63.8	135.8	69.1	69.1	124.4	88.5	68.5
間隙比 e	6.357	1.849	1.319	2.647	2.028	2.028	2.939	1.851	0.920	2.621	1.860	2.018	4.332	1.470	1.691	3.536	1.864	1.864	3.206	2.290	1.750
飽和度 S <sub>r</sub> (%)	96.3	99.4	100.3	99.2	99.1	99.1	101.0	97.9	100.9	97.2	95.4	95.8	99.0	100.9	99.3	98.5	98.4	98.4	100.0	101.0	101.4
液性指数 I <sub>L</sub>	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
均等係数 U <sub>c</sub>	1.3	0.2	9.8	1.0	2.0	2.0	3.0	3.0	1.0	50.0	9.2	3.2	13.0	6.0	1.0	8.0	1.0	2.0	1.0	2.0	0.0
シルト分(%)	41.1	28.6	28.8	52.0	49.0	49.0	45.0	40.0	29.0	39.4	33.0	30.4	36.0	62.0	62.0	59.0	54.0	54.0	40.0	44.0	42.0
粘土分(%)	57.6	71.2	61.4	47.0	47.0	47.0	52.0	59.0	21.0	51.4	63.8	69.4	50.0	32.0	37.0	33.0	45.0	45.0	58.0	55.0	58.0
粒 Fe(%)	98.7	99.8	90.2	99.0	96.0	96.0	97.0	99.0	50.0	90.8	96.8	99.8	86.0	94.0	99.0	92.0	99.0	99.0	98.0	99.0	100.0
最大粒径(mm)	0.106	0.106	0.425	0.85	4.75	4.75	4.75	2.00	0.85	2.00	0.85	0.25	0.106	4.75	2.00	0.425	4.75	4.75	4.75	2.00	0.425
D <sub>50</sub> (mm)	0.0026	-	0.0015	0.00636	0.0068	0.0068	-	-	-	0.0044	0.0019	0.0011	-	-	-	0.0123	0.0068	0.0068	-	-	-
D <sub>10</sub> (mm)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
D <sub>20</sub> (mm)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
液性限界 WL(%)	224.9	85.7	68.1	102.8	57.8	57.8	125.8	152.2	91.5	123.3	85.7	88.6	262.2	56.6	60.3	120.7	81.2	81.2	138.4	101.5	90.5
塑性限界 WP(%)	81.4	34.4	32.2	44.3	43.6	43.6	53.1	63.6	45.3	44.8	37.5	38.0	124.7	34.4	36.2	51.6	42.3	42.3	63.3	54.2	46.3
塑性指数 IP	143.5	51.3	35.9	58.5	44.2	44.2	72.7	88.6	46.2	11.8	48.2	50.6	137.5	22.2	24.1	69.1	38.9	38.9	75.1	47.3	44.2
液性指数 I <sub>L</sub>	1.0	0.7	0.5	0.9	2.3	2.3	0.9	0.7	0.6	0.7	0.6	0.7	0.4	1.0	1.1	1.2	0.7	0.7	0.8	0.7	0.5
コンスタンス指数 I <sub>c</sub>	0.0	0.3	0.5	0.1	-1.3	-1.3	0.1	0.3	0.4	0.2	0.3	0.4	0.6	0.0	-0.1	-0.2	0.3	0.3	0.2	0.3	0.5
分類	(OH)	(OH)	(OH-S)	(OH)	(MH)	(MH)	(MH)	(MH)	(MH)	(GLS)	(CH)	(OH)	(OH-S)	(MH-S)	(MH)	(OH-S)	(MH)	(MH)	(MH)	(MH)	(MH)
試験方法	段階載荷	段階載荷	段階載荷	段階載荷	段階載荷	段階載荷	段階載荷	段階載荷	段階載荷	段階載荷	段階載荷	段階載荷	段階載荷	段階載荷	段階載荷	段階載荷	段階載荷	段階載荷	段階載荷	段階載荷	段階載荷
圧縮指数 C <sub>c</sub>	1.480	0.620	0.530	0.860	0.980	0.980	1.240	1.140	0.860	0.290	0.770	0.710	8.600	0.850	0.900	1.240	0.720	0.720	1.600	1.050	0.990
圧縮降伏応力 P <sub>c</sub> (kN/m <sup>2</sup> )	40.1	214.0	203.0	83.1	123.7	123.7	56.4	66.4	270.0	584.0	165.0	197.0	43.6	154.0	136.0	26.5	247.6	247.6	50.4	111.0	185.0
一軸圧縮強度 q <sub>u</sub> (kN/m <sup>2</sup> )	39.7	85.0	158.0	29.3	83.0	83.0	43.4	68.9	140.0	209.0	106.0	130.0	38.6	103.0	140.0	48.0	65.0	65.0	31.1	75.0	125.0
平均 q <sub>u</sub> (kN/m <sup>2</sup> )	42.1	156.0	173.0	34.4	65.8	65.8	47.4	52.4	146.0	232.0	131.0	131.0	36.7	116.0	98.0	66.7	80.3	80.3	38.5	67.6	126.0
試験条件	UU三軸	UU三軸	UU三軸	UU三軸	UU三軸	UU三軸	UU三軸	UU三軸	UU三軸	UU三軸	UU三軸	UU三軸	UU三軸	UU三軸	UU三軸	UU三軸	UU三軸	UU三軸	UU三軸	UU三軸	UU三軸
全応力 C <sub>u</sub> (kN/m <sup>2</sup> )	26.0	45.9	81.6	16.9	33.9	33.9	21.5	30.4	68.8	74.3	27.6	57.6	17.5	49.8	51.0	21.6	42.3	42.3	22.4	39.8	61.2
有効応力 φ <sub>u</sub> (°)	0.0	0.0	0.0	1.2	2.2	2.2	0.7	0.0	3.0	17.6	0.0	4.1	0.3	11.6	5.0	4.7	6.8	6.8	2.2	3.3	2.7
有効応力 C <sub>v</sub> (kN/m <sup>2</sup> )	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
有効応力 φ <sub>v</sub> (°)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-



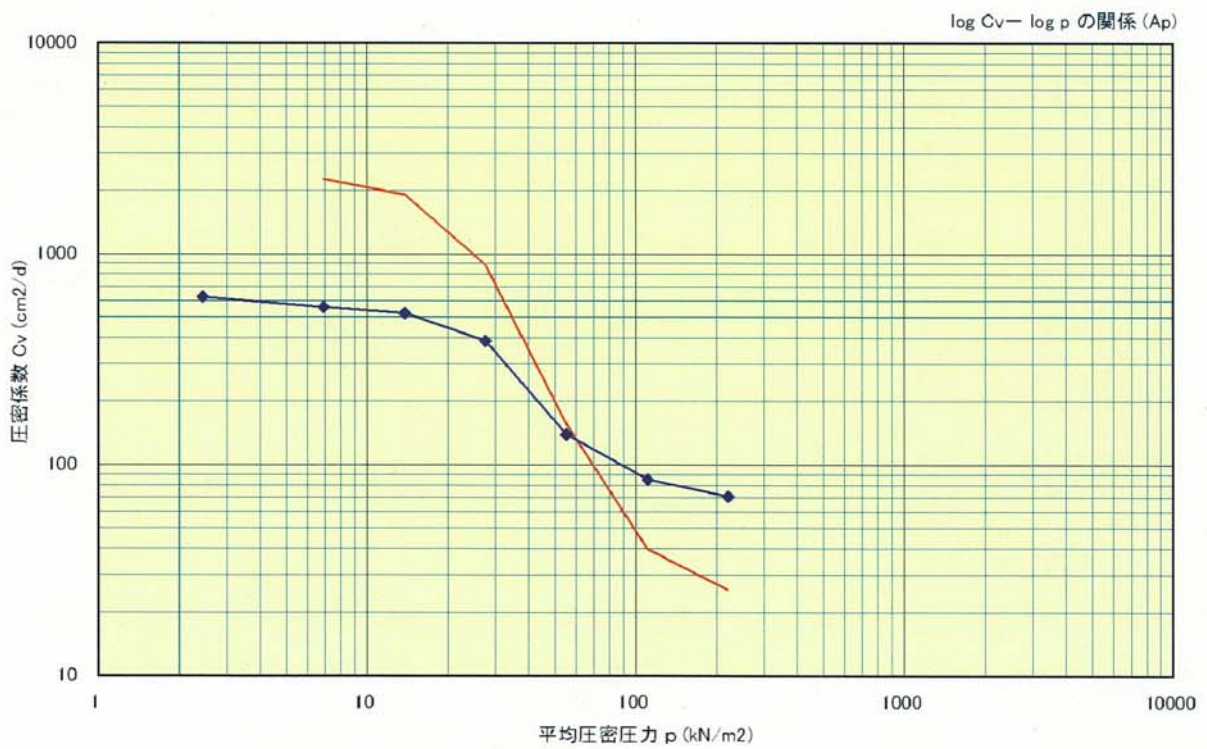
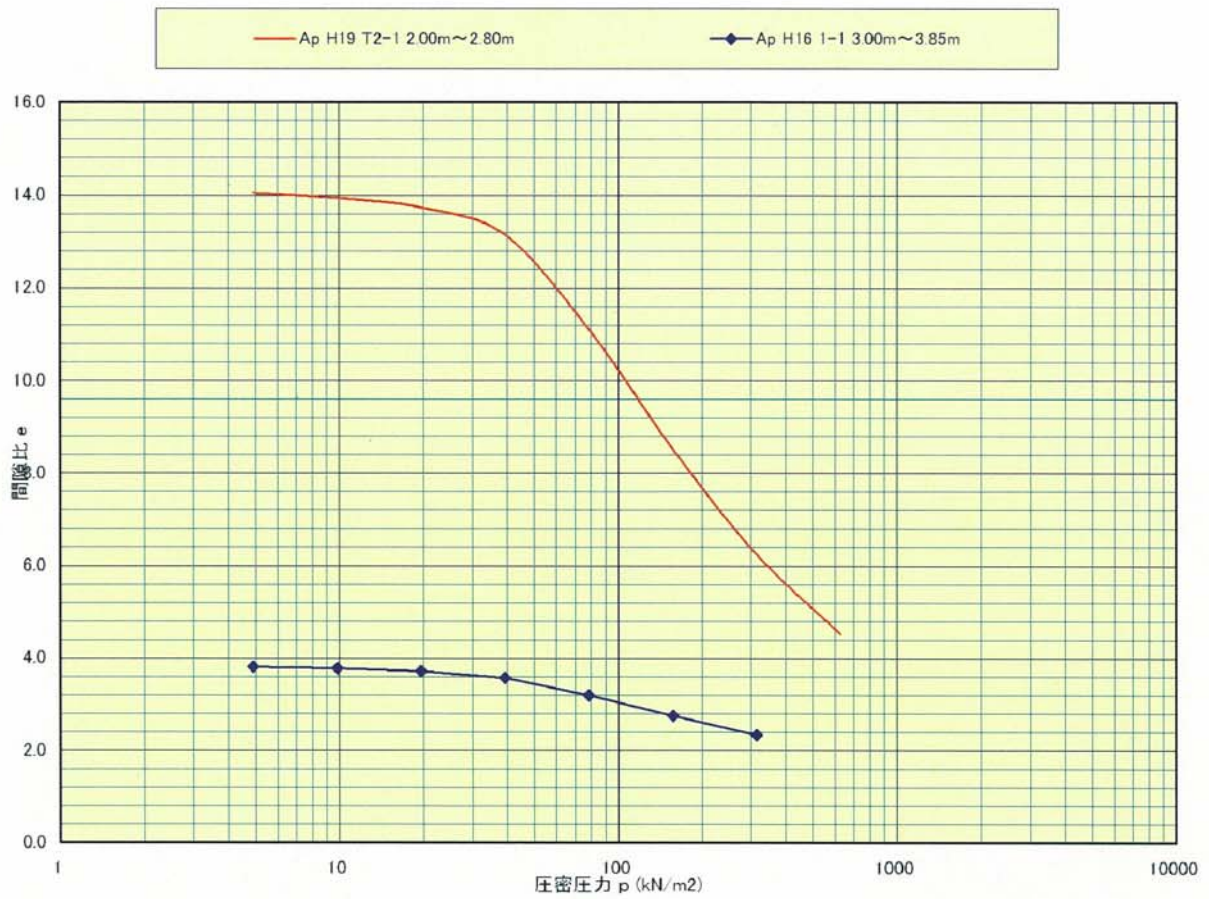


図 4.2.1(1) 土層別 logCv - log p 曲線

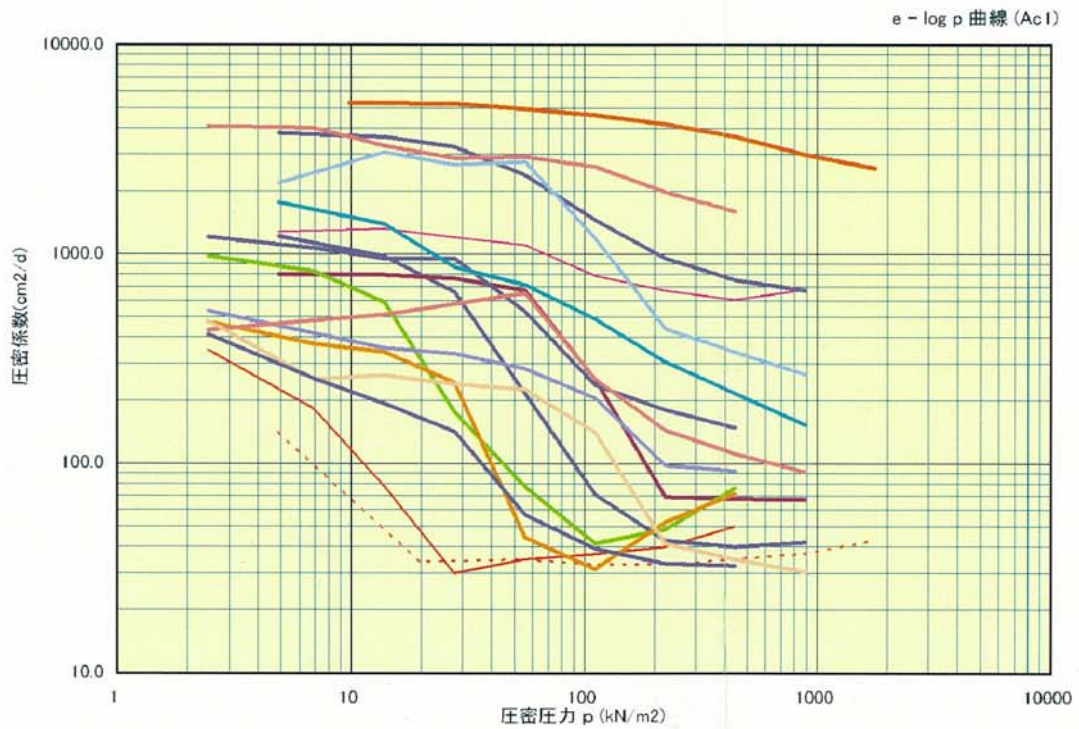
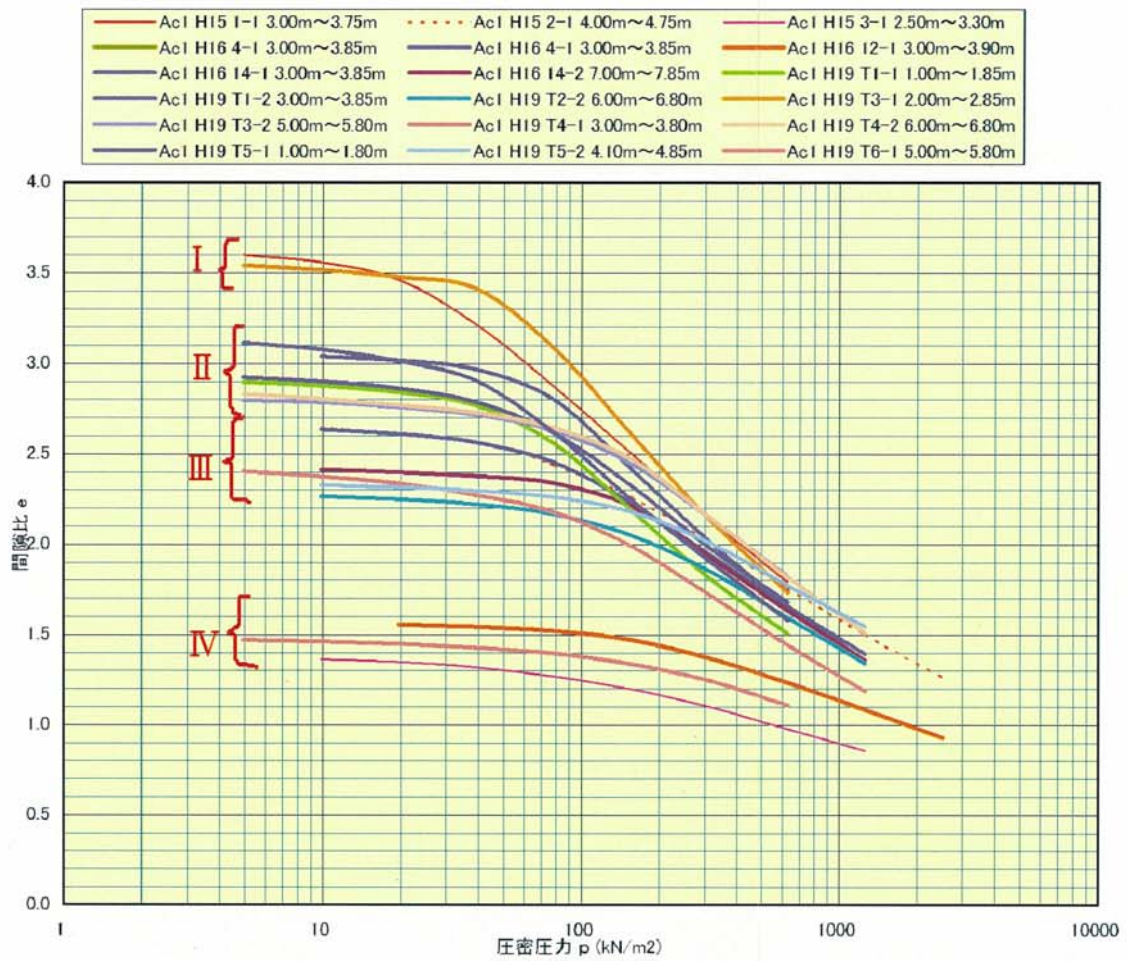


圖 4.2.1(2) 土層別  $\log C_v - \log p$  曲線