

# 적설한랭지역에서 콘크리트의 내구성

## Durable of Concrete in Snowfall and Cold Regions

이 병 덕\*                      정해문\*                      윤 병 성\*\*

Lee, Byung Duck    Cheong, Hai Moon    Yun, Byung Sung

---

### ABSTRACT

In order to traffic safety during winter season, snowfall and cold area has been spread the deicing chemicals, and the spraying amount is increasing every year. Use of deicing chemicals has been and will continue to be a major part of highway snow and ice control methods. Chloride-containing chemicals such as calcium chloride or rock salt are main deicers for the road. Extensive use of chloride deicers is, however, the source of substantial cost penalties due to their corrosive action and acceleration to deterioration concrete structures.

Deterioration due to de-icer salt occurs in practice in concrete pavement, dike, barrier and similar structure. This paper reports the results of effect of de-icer salt on durability of concrete structure in winter. To protect concrete structure from damage by de-icer salt in winter, the exposure test was performed using three methods such as increase in design strength upto 35MPa application of granulated blast furnace slag powder, and concrete sealer. Of these, the method of increase in design strength upto 35MPa showed better durability for deterioration by de-icer salt.

---

### 1. 서 론

적설한랭지역의 동절기 교통안전을 위해 제설제 살포가 다량으로 이루어지고 있고, 살포량도 매년 증가하고 있는 실정이다. 일반적으로 사용되는 제설제는 염화칼슘( $\text{CaCl}_2$ ), 염화나트륨( $\text{NaCl}$ )과 같은 염화물계가 주성분으로, 염해에 의한 철근부식으로 구조적 성능저하를 일으키기도 하지만, 동절기 동해와 함께 복합적으로 작용하여 표면 스킨링 발생 등 콘크리트 표면이 열화되는 형태로 나타나 외관상 문제가 되고, 열화를 더욱 가속시키기도 한다<sup>(1)</sup>. 특히 보수후 재열화 빈도가 높아 건설시부터 근본적인 대책을 세워 설계, 시공할 필요가 있다.

당사에서 관리하는 고속도로 구조물 중, 제설제의 살포량이 많은 지역의 콘크리트 배수구조물(다이크, L형측구)과 중앙분리대, 방호벽과 같이 제설제와 직접 접촉하는 구조물에서 제설제에 의한 표면 열화 형태의 손상이 많이 관찰되어, 이에 대한 원인분석 및 개선방안을 검토하고자, 대표적 적설한랭 구간인 영동고속도로 횡계~강릉간 구간의 배수구조물에 대해 2001년부터 2004년까지 현장시험을 통해 제설제가 콘크리트 내구성에 미치는 영향을 검토하였다.

---

\* 정회원 · 한국도로공사 도로교통기술원 책임연구원 · 공학박사

\*\* 정회원 · 한국도로공사 도로교통기술원 연구원 · 공학석사

## 2. 제설제에 의한 내구성 저하 방지를 위한 시험 시공

### 2.1 대책 선정

제설제에 의한 내구성 저하 방지를 위해서는 동해에 대한 내구성을 갖고, 제설제의 침투자체를 억제하며, 표면에서 제설제의 용해에 의한 온도변화에 견딜 수 있는 방안이 기본이 된다고 할 수 있다<sup>(1-3)</sup>. 즉 콘크리트 자체의 조직이 치밀하고 역학적인 특성이 우수하며, 동해 우려를 위해 충분한 공기량을 확보해 주는 것이 필요하다.

본 연구에서는 이와 같은 방안을 기본으로 시공성과 경제성을 고려하여 표 1과 같은 대책을 선정하였다. 설계기준강도 상향조정시 선택한 35MPa 이상(W/C 0.45이하)은 콘크리트 구조설계기준 내구성설계 및 ACI 관련코드 등을 참고하여 결정하였다.

표 1 본 연구에서 선정한 내구성 향상 방안

구분	내구성 향상 방안			기 준
	①설계강도 상향조정	②고로슬래그 혼합	③침투식 방수제 도포	
목적	<ul style="list-style-type: none"> <li>W/C저하로 투과성감소</li> <li>역학적 특성 향상</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>슬래그침가로 투과성감소</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>방수제도포로 투과성감소</li> </ul>	-
설계강도	35MPa 이상	21MPa	21MPa	21MPa
W/C(%)	<45	50	55	55
공기량	5~7%	5~7%	5~7%	5~7%
혼화제 혹은 첨가제	-	슬래그미분말 결합제의 50%	침투식 방수제도포	-

### 2.2. 시험시공

앞서 제안한 3가지 안으로, 영동고속도로 원주~강릉간 4차로 확장공사의 3개 현장(시공회사 : 현대건설, 대림산업, 벽산건설)에 대해 다이크와 측구 구조물을 대상으로 시험시공을 실시하였다. 시험시공을 실시한 구간은 신갈기점 172~180km의 구간으로, 시험시공 연장은 각 공구 현장의 각 안에 대해 85~200m 정도였으며, 일시는 2001년 6월~10월에 실시하였다. 콘크리트 타설은 슬립폼페이퍼(Commander3, SP-250) 장비에 의한 기계식으로 실시하였다. 설계강도를 상향조정한 고강도 배합의 경우 28일 압축강도는 평균 43MPa(41~47MPa), 슬래그 미분말 첨가한 경우 평균 26MPa(23~29MPa), 방수제 도포한 경우 평균 26MPa(24~28MPa)정도를 나타내었다.

### 2.3 추적조사 및 분석방법

시험시공 후 동절기를 3회 지난 후 추적조사를 실시하였다. 각 시험시공 실시 구간을 전체에 걸쳐 육안관찰에 의한 외관 검사를 행하여 표면 열화상태를 검사하였다. 또, 대표적이라고 생각되는 부위에 대하여 코어 시험체를 채취해 깊이별 염화물 침투량, 중성화 깊이를 조사하였다.

## 3. 추적조사 결과 및 고찰

표 1에 내구성 향상 대책을 적용한 구간과 미적용 구간에 대한 외관상태 조사결과를 나타내었다. 기존방식에 의해 시공된 구간은 동절기 1회 경과된 시점에서 이미 제설제에 의한 표면 스킨링 현상이

나타난데 반해, 내구성 향상대책을 적용한 구간에 있어서는 1년 경과시점에서는 외관손상이 발견되지 않았으나, 2년 경과시점에서부터 고로슬래그 혼합의 경우와 방수제 도포의 경우 일부 다이크 윗면과 옆면에서 국부적인 스�কে링 현상이 발견되었다. 그러나 미적용 구간과는 달리 전체적인 손상은 아니고, 점(spot) 형태로 매우 국부적이고 경미하게 관찰되어 우려할만한 수준의 손상은 아니라고 판단할 수 있으나, 손상이 시작되는 단계라고 생각된다. 그림 1은 깊이별 염화물 함량 측정결과를 나타낸 그림

표 2 육안조사결과

구분	1년 경과 후	2년 경과 후	3년 경과 후
① 강도 상향조정	이상없음	이상없음	이상없음
② 고로슬래그 혼합	이상없음	이상없음 (다이크 윗면과 옆면 일부 스펀링)	이상없음 (다이크 윗면과 옆면 일부 스펀링)
③ 방수제 도포	이상없음	이상없음 (다이크 윗면 일부 스펀링)	이상없음 (다이크 윗면 일부 스펀링)
기 존(미적용)	표면스케링 발생	전면적인 표면스케링 발생 1년 경과시에 비해 손상 확대	전면적인 표면스케링 발생 2년 경과시에 비해 손상 확대

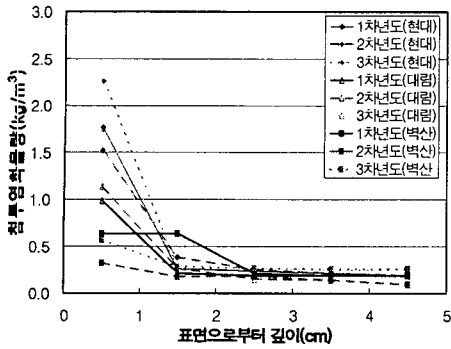
이다. 미적용 구간에 비해서 내구성 향상 대책을 적용한 구간들이 모두 침투염화물량이 작은 것을 알 수 있다. 3가지 대책들 중에서는 방수제를 도포한 경우가 강도상향조정, 슬래그 혼합시킨 경우에 비해 표면에서 1cm 이후로도 염화물이 더 많이 침투된 것으로 나타났다. 시간 경과에 따른 영향을 보면 미적용 구간이 시간 경과에 따라 염화물량 침투가 표면에서 더 깊은 곳까지 침투했음을 알 수 있는 반면, 내구성 향상대책을 적용한 경우, 표면 0~1cm의 침투염화물량 결과가 시간경과에 따라 반드시 증가하지 않는 경향을 보이고 있다. 이는 염분이 콘크리트 내부까지 다량 확산되지 않았고, 표면부위의 염분이 빗물과 청소 등에 의해 씻겼을 가능성, 중

성화 깊이가 진전될 경우, 염화물이 내부로 이동하는 경우가 있어, 이와 같은 복합적인 작용에 의한 것으로 판단할 수 있다. 따라서 염화물 침투정도가 많은지의 여부는 표면층에서의 염화물량으로 판단하기 보다는 표면에서 내부로 얼마나 많은 양의 염화물이 침투했는지의 여부로 판단하는 것이 바람직하다고 판단된다. 내구성 향상대책 중에서는 시간 경과에 따른 염화물 침투량은 증가하는 방수제 도포의 경우가 가장 두드러지게 나타났다.

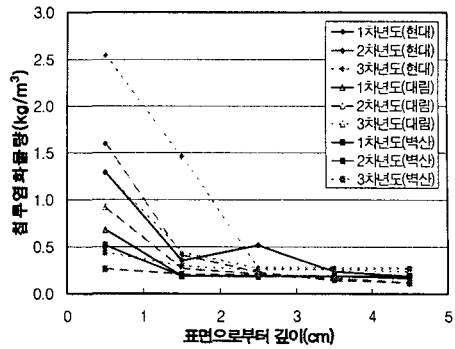
그림 2에 중성화깊이 측정결과를 나타내었다. 내구성 향상대책 미적용 구간의 경우에 비해 적용 구간이 중성화 깊이 결과가 절반이하로서 중성화에 대한 억제 효과가 있는 것으로 나타났다. 내구성 향상대책중에서는 슬래그를 혼합하여 시공한 경우가 강도상향조정된 경우에 비해 중성화 깊이가 더 크고, 시간경과에 따라라도 증가하는 것으로 나타났다. 이는 강도상향조정된 경우보다 강도가 낮고, 슬래그 혼합에 따른 포졸란 반응에 의해 내부 pH가 저하되었기 때문이라고 생각된다.

한편, 침투식 방수제를 도포한 경우는 중성화 깊이는 측정하지 못하였고, 대신 방수제 침투깊이를 측정하였다. 이는 방수제의 영향으로 중성화 깊이를 정확하게 판단하기 곤란하였기 때문이다. 방수제 침투깊이를 확인해 본 결과, 시공 개소에 따라 설계치 이상 침투해 있는 곳도 있는 반면, 침투해 있지 않은 곳도 있는 것으로 나타나, 철저한 시공관리에 의해 침투량 및 침투깊이를 확보해야 할 필요가 있을 것으로 보인다.

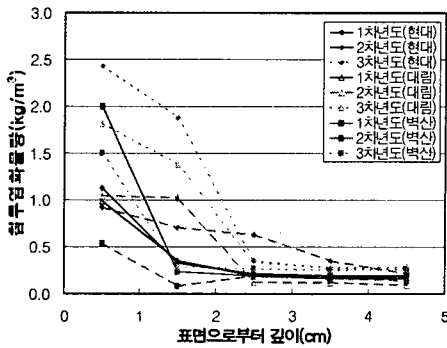
시험결과를 종합해 보면, 적설한랭지역의 제설제 살포시 콘크리트 구조물의 내구성 확보를 위해서 선정된 3가지 안들이 모두 효과가 있는 것으로 나타났고, 그 중에서 현재의 설계강도에 비해 상향 조정된 35MPa 이상의 콘크리트를 적용하는 것이 가장 바람직한 것으로 나타났다. 제설제에 의한 내구성 확보의 범위를 신설 구조물과 공용중인 기설구조물로 구분한다면, 신설시에는 설계강도를 35MPa 이상으로 상향조정하는 것이 타당하고, 기설구조물은 이미 21MPa로 구성되어 있어, 콘크리트 표면에 방수제를 도포하여 내구성을 확보하는 것이 바람직할 것으로 판단된다.



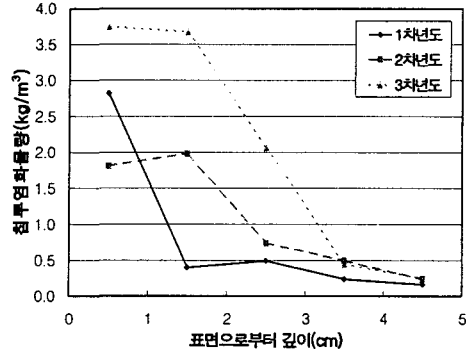
① 제1안(강도 상향조정)



② 제2안(고로슬래그 혼합)



③ 제3안(방수제 도포)



④ 기준(미적용)

그림 1 침투염화물량 측정 결과

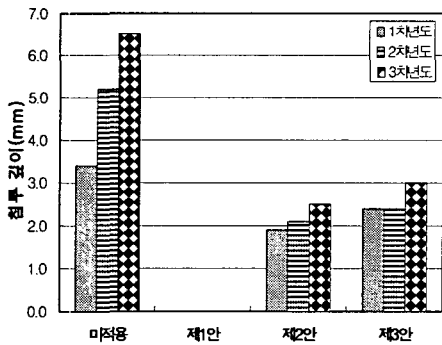


그림 2 중성화 및 방수제 침투깊이

상향조정하는 것이 가장 바람직한 방법임을 알 수 있었다.

#### 참고문헌

1. 融雪劑によるコンクリート構造物の劣化研究委員会報告書·論文集, 日本コンクリート工學協會, 1999.
2. M.Pigeon and R.Pleau, Modern Concrete Technology 4, Durability of Concrete in Cold Climate, Chapter 2, Theories of Frost Action and Deicer Salt Scaling Mechanism, pp.11-30, EFN SPON, 1995.