

NEWS RELEASE

関西国際空港株式会社

経営戦略室広報 G

TEL : 0724-55-2201

FAX : 0724-55-2052

2005年（平成17年）1月26日

平成16年12月の沈下観測結果について

標記について、関西国際空港株式会社HP（<http://www.kiac.co.jp>）に別紙の通り公開しましたのでお知らせいたします。また、観測データにつきましては、弊社広報グループにて閲覧できますことを併せてお知らせ致します。

お問い合わせ先

施設整備本部工務部

TEL : 0724-55-2183



平成 1 6 年 1 2 月の沈下観測結果

平成 1 7 年 1 月 2 6 日

関西国際空港株式会社

(1) 1 期島の沈下状況

当社は、昭和 6 2 年 1 月の 1 期島の工事開始から現在に至るまで、島内各地の 1 7 点で沈下の状況を継続的に観測しています。

平成 1 6 年 1 2 月の観測結果は以下のとおりです。

- ・ 今回の観測結果は資料 1 , 2 , 3 のとおりで、粘土の厚さの違いや埋め立てた重さの違い等によって各点の沈下量には幅がありますが、工事開始からの平均の沈下量は 1 2 . 3 0 m でした。この沈下のうち、開港までに 9 . 8 2 m の沈下が終わっており、開港からの沈下量は 2 . 4 8 m です。
- ・ 1 年間の 1 7 点の平均沈下量をみると、開港時には年間 5 0 c m の沈下であったものが、年々 3 ~ 4 c m ずつ減少し、平成 1 5 年では 1 4 c m、平成 1 6 年では 1 2 c m へと、沈下は順調に収束傾向にあります。
- ・ なお、島内の代表点 1 2 点の地盤高の観測結果を資料 4 に示していますが、滑走路・エプロン・誘導路は 3 ~ 4 m 程度、旅客ターミナル地区が 2 . 3 m、給油タンク地区が 1 . 3 m です。地盤高が低い旅客ターミナル地区および給油タンク地区は、地下水対策（資料 5）、越波対策（資料 6）及び雨水排水対策（資料 7）によって、空港機能に問題がないよう維持管理を行っています。

(2) 今回の観測結果について

当社は、平成 1 3 年 1 月に公表した今後の沈下の見通しにおいて、開港後の沈下速度の減少傾向からみると、最終的な沈下は 1 2 ~ 1 2 . 5 m 程度と当初予測と大きくずれずに収束するとの考えを示しました。

今回の観測結果によると、この 1 年間の沈下量は前回よりも 2 c m 減少しており、これまでの沈下速度の減少傾向の変動等からみて、平成 1 3 年 1 月の見通しに沿った沈下状況にあります。

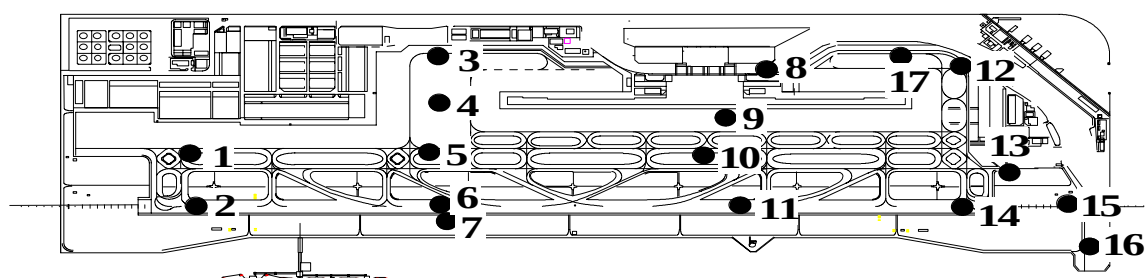
今後とも、学識者の意見を伺いながら、沈下の状況を注意深く監視することとしています。

島内17点の工事開始からの沈下量

(単位:m)

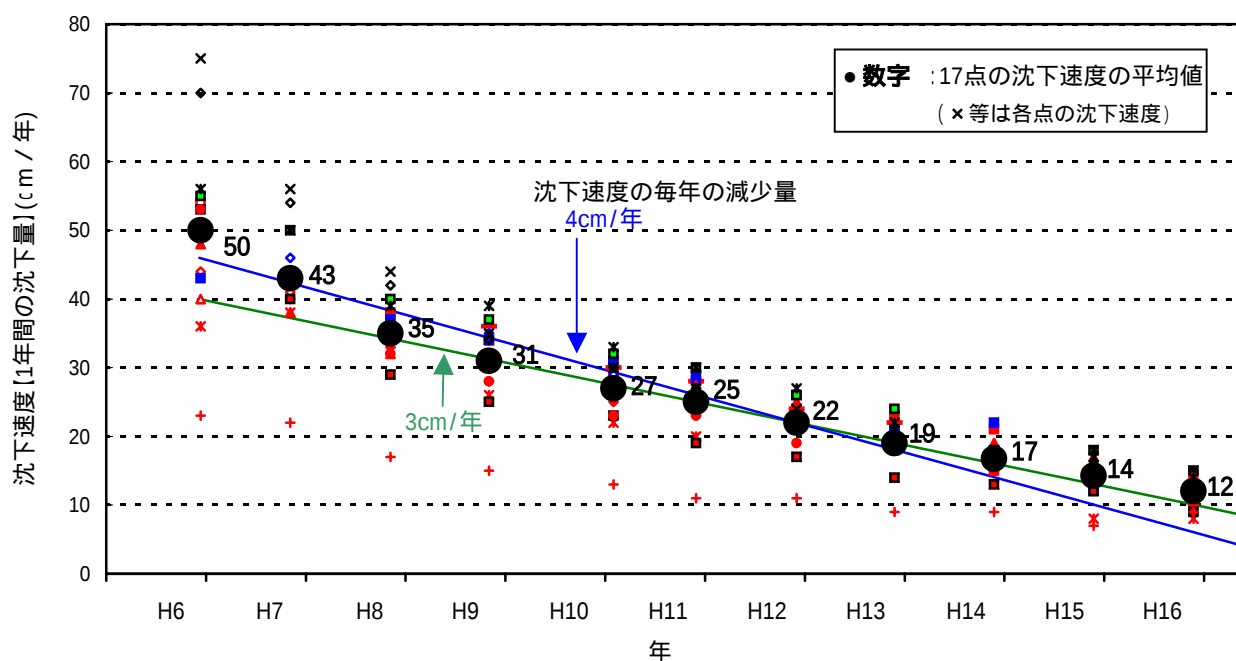
測点	実 測		
	H14.12	H15.12	現在(H16.12)
1	10.97	11.13	11.26
2	10.04	10.19	10.30
3	13.19	13.36	13.49
4	12.77	12.91	13.04
5	12.06	12.21	12.32
6	11.04	11.17	11.27
7	10.82	10.90	10.98
8	13.42	13.54	13.66
9	12.87	13.02	13.12
10	11.94	12.08	12.18
11	10.59	10.71	10.80
12	13.07	13.25	13.40
13	12.86	13.02	13.17
14	12.52	12.69	12.84
15	12.83	12.98	13.12
16	9.22	9.29	9.38
17	14.46	14.64	14.78
平均値	12.04	12.18	12.30

注)埋立地盤の圧縮量(0.5m)を含む。



資料2

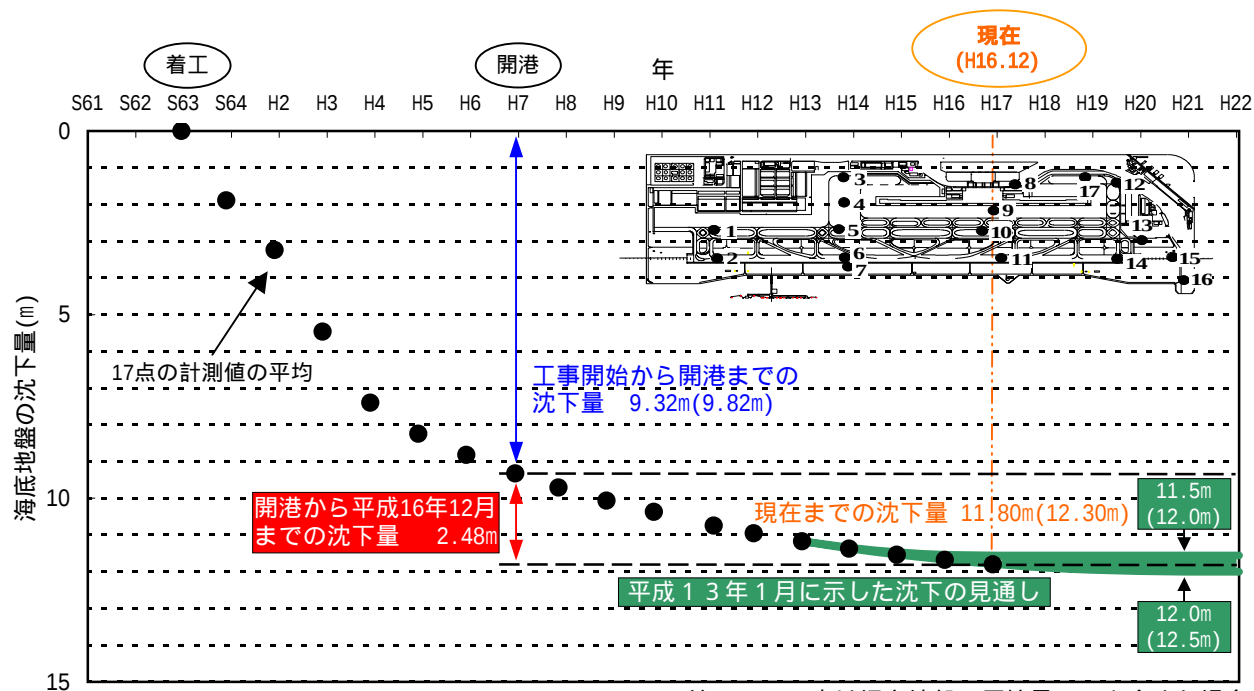
沈下速度[1年間の沈下量]の減少傾向



(注) 平成13年1月に今後の沈下の見通しを立てた際には、毎年3～4cmのペースで1年間の沈下量が小さくなるものと見込んでおり、今回の結果もその見通しに沿ったものとなっている。

資料3

空港島の沈下状況

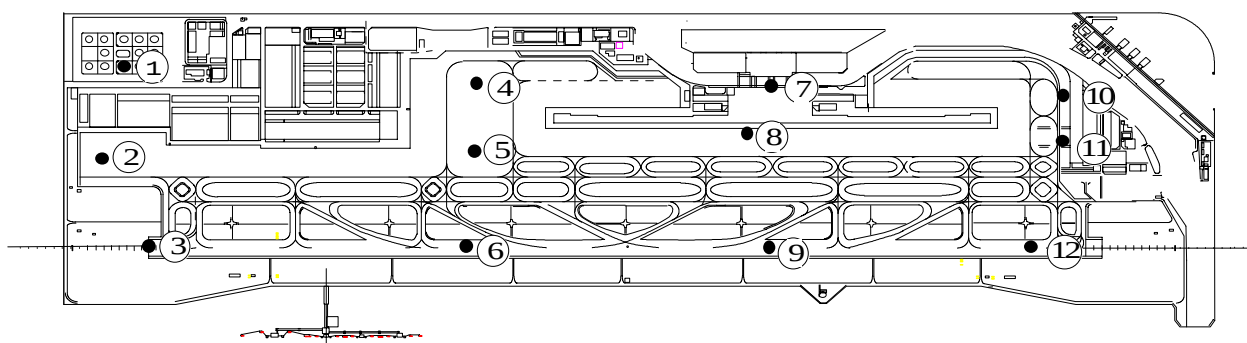


(注) () 内は埋立地盤の圧縮量0.5mを含めた場合

12点の地盤高

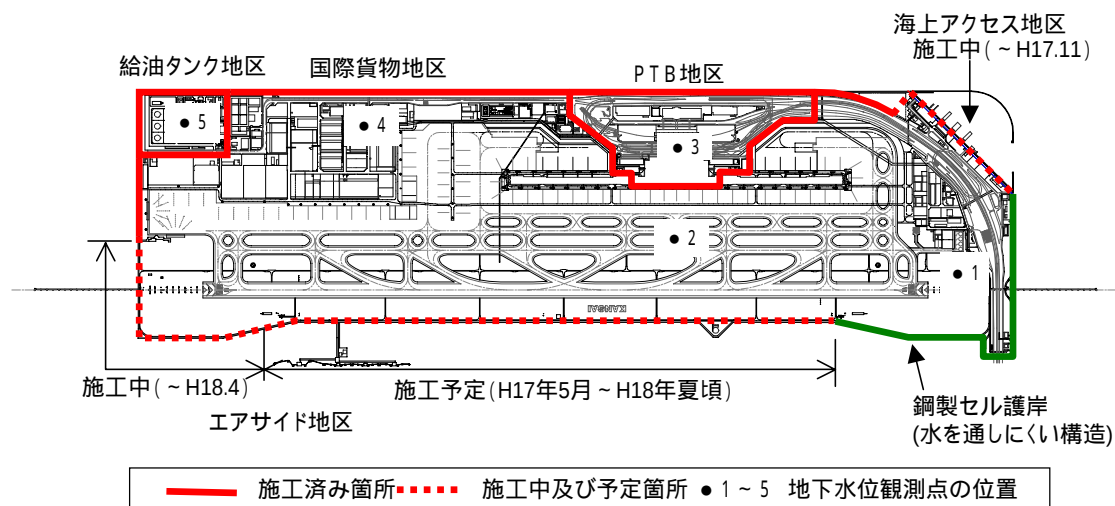
(単位: C D L + m)

測量日	測 点											
H6.10	4.25	5.00	5.71	5.80	5.74	5.52	4.65	6.20	5.41	7.30	7.29	7.31
H7.11	3.78	4.63	5.30	5.35	5.27	5.05	4.21	5.74	4.96	6.73	6.70	6.73
H8.11	3.34	4.30	4.95	4.97	4.89	4.68	3.89	5.37	4.62	6.30	6.26	6.31
H9.11	2.99	4.02	4.67	4.65	4.56	4.38	3.60	5.07	4.35	5.91	5.88	5.95
H11.2	2.60	3.65	4.30	4.23	4.14	3.98	3.24	4.66	4.02	5.45	5.43	5.54
H11.12	2.35	3.43	4.08	4.01	3.90	3.77	2.95	4.45	3.85	5.18	5.17	5.30
H12.12	2.06	3.20	3.84	3.76	3.65	3.54	2.80	4.22	3.67	4.91	4.91	5.07
H13.12	1.82	2.99	3.64	3.53	3.43	3.35	2.62	4.03	3.51	4.66	4.69	4.85
H14.12	1.58	2.80	3.45	3.34	3.24	3.19	2.46	3.85	3.37	4.47	4.51	4.67
H15.12	1.41	2.65	3.30	3.18	3.09	3.06	2.37	3.71	3.24	4.28	4.32	4.50
H16.12	1.25	2.52	3.17	3.05	2.97	2.97	2.30	3.61	3.14	4.12	4.17	4.35



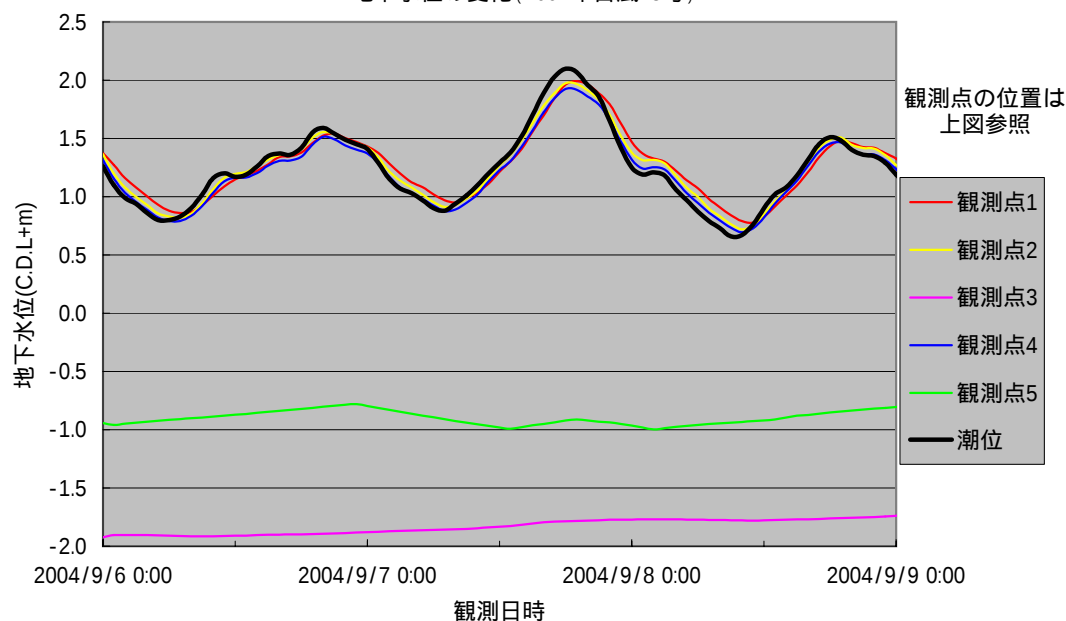
地下水対策の状況

石積み護岸等止水工事の進捗状況(平成16年12月現在)



地下水位の状況

地下水位の変化(2004年台風18号)

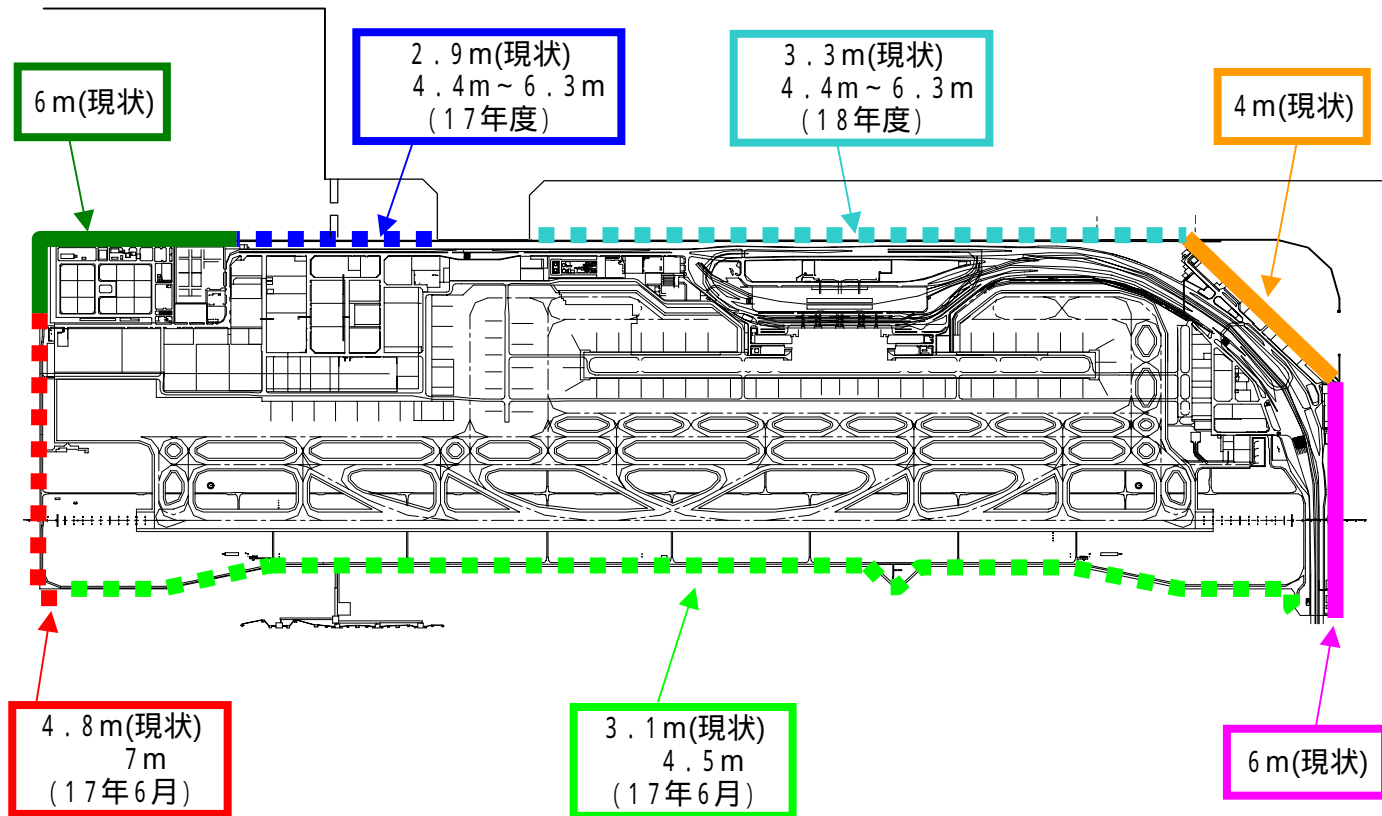


【解説】

PTB地区(観測点3)と給油タンク地区(観測点5)は止水壁で囲み、中の地下水を小さなポンプで外に出しています。これによって地下水は上下変動が小さくなり、しかも外海より低い水位にキープされています。

その他の地区においても止水壁を順次建設し、18年夏頃には空港島全体の止水壁が完成します。これにより、近年全国的な問題となっている異常潮位現象や、昨年、多数来襲した台風による高潮が生じた場合でも、海水が地下に入り込まない構造になる予定です。

台風来襲時等における越波対策の状況
(護岸の高さと嵩上げ計画)

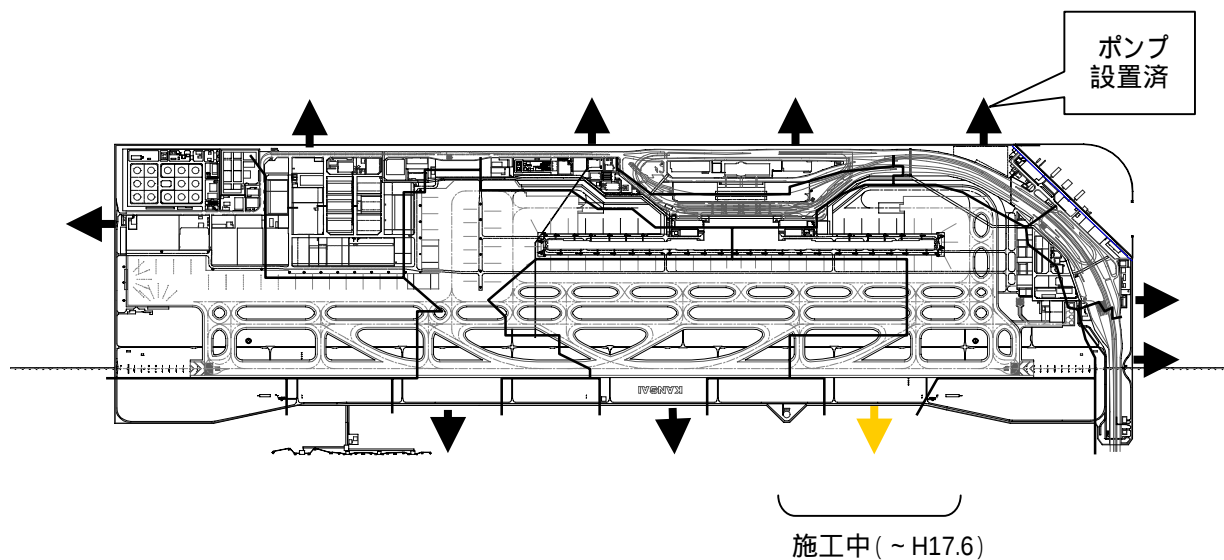


施工済み箇所
 施工中及び予定箇所

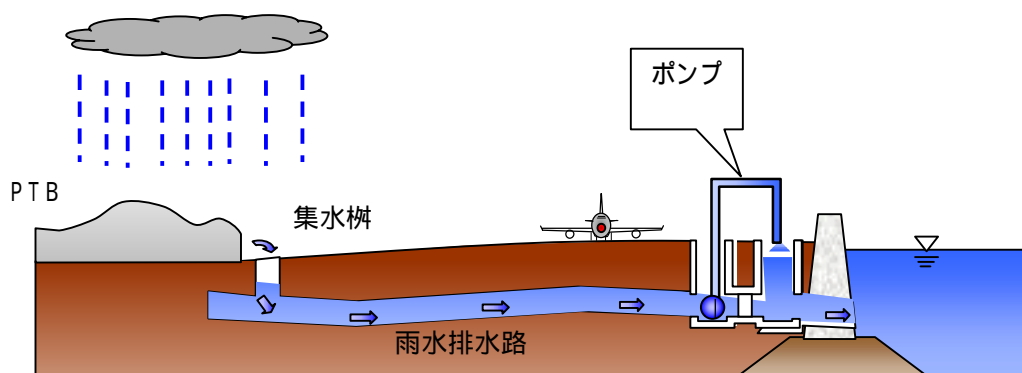
【解説】

護岸については、既往最高潮位(これまでで一番高い潮の高さ)の際に、50年に一度に相当する波が来襲しても、護岸を越える波が抑えられるような高さまで順次嵩上げを行っており、18年度には概成する予定です。

雨水排水対策の状況



ポンプ排水イメージ図



【解説】

不同沈下の影響により、雨水が排水管を通して海に流れにくくなってきたため、排水管の出口にポンプを設置し、雨水をスムーズに海に流す方式に切り換えてきました。これまで順次整備を進め、今春には全体が完成します。