

平成19年11月12日（月） 空港島現場状況

現在、D滑走路空港島では、海上地盤改良工を実施しています。SCP工（サンドコンパクション）、SD工（サンドドレーン）、SM工（サンドマット）、SCP工後のチェックボーリング（地盤の改良具合をチェック）や盛上土撤去（浚渫）、CDM工も始まりまし
た。



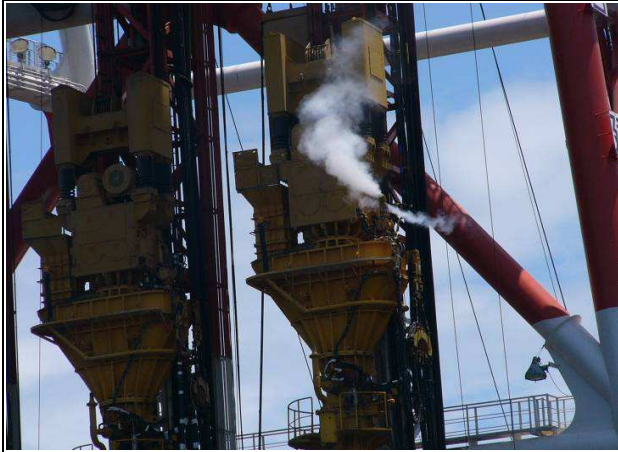
CDM船（セメント系深層混合処理工法）は、セメントミルクの固化材と海底地盤の軟弱土を混合処理機を用いて攪拌・混合し、地盤の強度を得る工法です。この船の船名は、ポコム2号。デコム7号もいます。（ポコ・デコ？）



CDM船の混合処理機です。海底地盤に押し込んで、セメントミルクを先端から出し
ながら回転（攪拌）、引き上げてきます。



SCP船（サンドコンパクション）現在、8隻の船が稼働中です。SCP工全盛期には、13隻の船が稼働していました。昼夜問わず施工しています。まもなくSCP完工のカウントダウンです。



SCP船のパイプロです。パイプ内に砂を投入し、パイプロの振動とパイプ内のエア給気により砂を地盤の中に排出しています。現場では、エアの排気音が響いています。



海上地盤改良工で使用される材料（砂）がガット船で現場に運ばれてきます。多い時には1日に50隻のガット船が現場に入ってきます。



SCP工後のチェックボーリングです。地盤改良後、所定の強度を得られているかどうか調べています。地盤を所定の深さまで掘削し、重さ約63kgのハンマーを約76cmの高さから自由落下させます。先端に付いているサンプラーが規定貫入量の30cmを打ち込むのに要する落下回数（=N値）を求め強度を確認しています。



グラブ浚渫船による盛上土撤去です。現在10隻の船が稼働中です。稼働中の浚渫船周辺には、浚渫土に混じっているエサ（生物？）を得ようとするカモメが群がっています。



23m³級バケット（グラブ浚渫船）。近くで見ると結構デカイ。



夕日に染まった富士山がきれいでした。



S D 船



S D 船船内