

## 東京国際空港（羽田空港）の新しい滑走路（D滑走路） ～ 軽量混合処理土（SGM）工完了、総打設量約90万m<sup>3</sup> ～

### 記者発表資料

国土交通省は、我が国空港ネットワークの拠点空港として極めて重要な位置を占める東京国際空港（羽田空港）において、4本目の滑走路となる『D滑走路建設工事』を平成22年10月末の滑走路の供用開始を目指し、24時間365日の昼夜連続施工により最速で工事を進めています。

この度、平成21年11月28日（土）、護岸・埋立IV工区（東亜建設工業、鹿島建設、西松建設）において、軽量混合処理土（SGM）工の最終打設が完了しました。

同処理土工については、平成21年5月21日から開始され、軽量混合処理土（SGM）船2隻体制による大量急速施工（日平均約5,000m<sup>3</sup>打設）により短期間で施工を完了しました。また、D滑走路建設工事での総施工量約90万m<sup>3</sup>は、国内における過去最大規模且つこれまでの総施工実績数量を超える施工量（注1）となり、今回の工事が今後の軽量土工法技術の向上を図る上での貴重なデータとして取り扱われることが期待されます。

なお、軽量混合処理土（SGM）工は、軟弱な浚渫粘性土（注2）にセメントと起泡剤を添加・混練し、埋立／棧橋接続部護岸背面の埋立土としてスラリー（注3）状態のまま打設して有効活用するもので、浚渫土の処分量低減の効果に加え、固化後の処理土は通常の土砂（単位体積重量：約18kN/m<sup>3</sup>）と比較して軽量かつ高強度であり（単位体積重量：約10.0～11.5kN/m<sup>3</sup>、一軸圧縮強度：200kN/m<sup>2</sup>以上）、護岸断面のスリム化によるコスト縮減が図られるといった長所を有しています。なお、同工事において施工した管中混合固化処理土よりも比重が軽いため、傾斜堤護岸より特に土圧の影響を大きく受ける埋立／棧橋接続部護岸（鋼管矢板井筒）背面に埋立土として用いています。

（注1）国内におけるこれまでの総施工実績数量は約52万m<sup>3</sup>（H21.3末時点）：SGM軽量土工法協会

（注2）D滑走路建設工事においては東京港内で発生した浚渫土砂を使用

（注3）水、浚渫粘性土、セメント、気泡を混練し、泥状となった流動体のこと

平成21年12月18日（金）

国土交通省 関東地方整備局 東京空港整備事務所

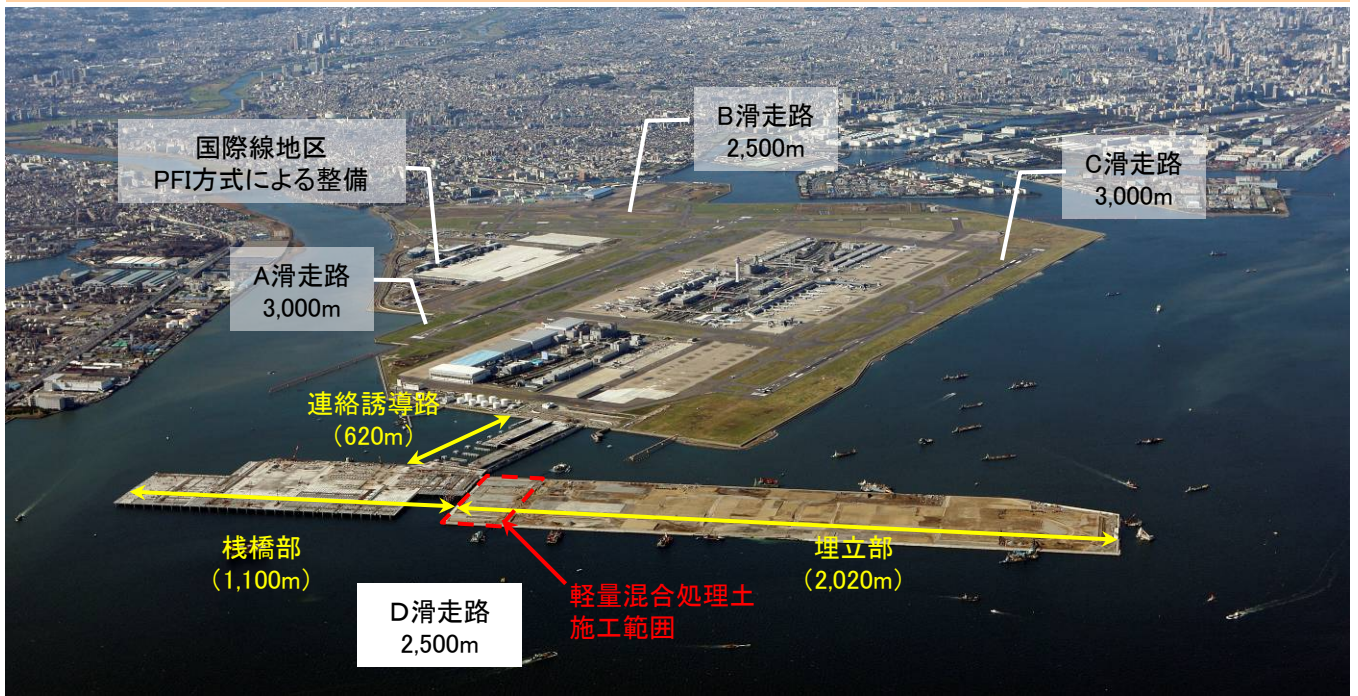
#### 同時発表記者クラブ

竹芝記者クラブ	横浜海事記者クラブ	神奈川建設記者会
都庁記者クラブ	千葉県政記者クラブ	東京航空記者会

#### 問い合わせ先

国土交通省関東地方整備局東京空港整備事務所  
前任建設管理官 小林雅幸・係長 貴船哲央・満山堅太郎  
住所 東京都大田区羽田空港3-5-7 メンテナンスセンターアネックス 5階  
電話 03-5756-6577  
HP <http://www.pa.ktr.mlit.go.jp/haneda/>

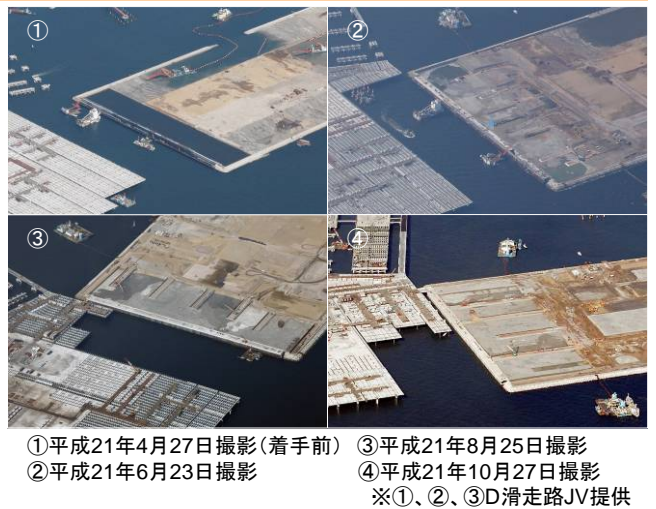
## D滑走路全体航空写真(平成21年11月3日撮影)



## 打設状況(平成21年8月撮影)



## 施工展開(航空撮影)



## 軽量混合処理土(SGM)船



## 完了後(平成21年11月28日撮影)

