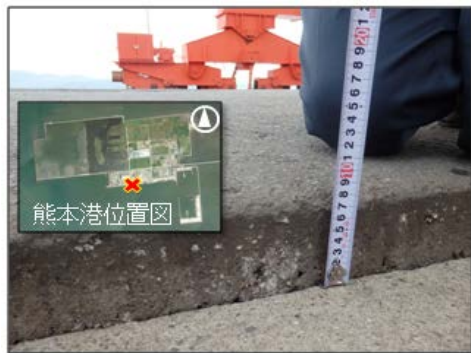


平成28年4月15日より計18名(国総研5名・港空研13名)を派遣し、熊本港、熊本空港、八代港、別府港にて、港湾施設・空港施設の被害状況と被害形態を確認するための調査を行った。

○熊本港、八代港、別府港

◆被害状況調査

熊本港、八代港、別府港に職員を派遣し、被害状況と被害形態を確認するための調査を行った。



クレーン基礎の段差
(熊本港)



液状化によって生じた
臨港道路の段差
(熊本港・人工島)



液状化による噴砂・陥没
(熊本港・人工島内)



岸壁背後のクラック
(八代港)

◆技術的課題等

＜熊本港(岸壁)＞

- 岸壁(-7.5m、ガントリークレーン有)については、その東西の施設と比較して相対的に海側にはらみだしていることが確認。
- この法線の水平変位に伴い、背後の陸側クレーンレール基礎の海側に7cm程度の段差が生じた。(写真左上)
- この位置はほぼケーソン背面に相当していることから、ケーソンの水平変位に伴う背後地盤の沈下が表れたものと考えられる。

＜熊本港(フェリーターミナル)＞

- 乗降用の可動橋を支えるシャフトが斜めになり、ランプウェイが降りず、可動橋が稼働できない状況となった。
- 原因は、シャフトを支える柱の基礎(杭式構造物)が移動したためと考えられる。基礎の移動の原因は地盤の側方変位と考えられる。
- このように、一見すると構造物側の問題と見られる被害であっても、子細に見ると地盤が関係している点が港湾施設の被害の特徴。

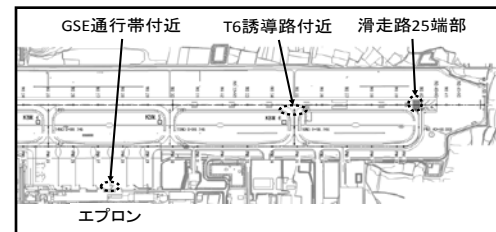
○熊本空港

◆被害状況調査

熊本空港に職員を派遣し、熊本空港の滑走路・誘導路・エプロンの舗装を調査した。

◆技術的課題等

- 滑走路(アスファルト舗装)の端部(25側)にひび割れと施工目地の開き、滑走路のT6誘導路付近にひび割れ、エプロン(コンクリート舗装)のGSE通行帯付近にひび割れが確認。
- いずれも損傷の程度は軽微であり、ひび割れ部における段差は見受けられなかった。



熊本空港の被害位置平面図

■ 災害調査報告＜専門誌等＞

公表年月	調査報告書名
H28.7	・平成28年(2016年)熊本地震の緊急調査速報 (土木技術資料、Vol.58、No.7)