



No. 13  
1992年 11月11日  
発行: 鹿児島大学  
理学部地学教室  
応用地質学講座  
学生院生一同  
890 鹿児島市郡元  
一丁目21-35  
TEL. 0992-54-7141

今号のメニュー: 応用地質学会ならびに応用地質学会九州支部会の報告ほか・・・です。

## 【応用地質学会研究発表会及び見学会報告】

10月27, 28日に、大阪市西区の建設交流館にて行われた平成4年度応用地質学会研究発表会と、続く29日に行われた関西国際空港埋立地・土取り場、及び樽井海岸の海水浄化設備（ウッロ）の見学会に参加した。私は関西出身ということもあって、以前から関西国際空港の空港島埋立地を見学する機会を心待ちにしていたのだが、今回それがようやく実現した。

研究発表会では、〔地すべり・斜面〕〔地下水〕〔岩石・岩石の物性と割れ目〕〔調査法（物理探査など）〕〔地質一般〕の各テーマごとに発表・質疑応答が行われた。発表内容は、発表会が大阪で行われたこともあってか、大阪平野の地盤や関西国際空港関連のものが多く、全体的に関西色の強いものであった。

また特別講演は、日下雅義先生（徳島文理大学教授）が『自然人間関係史の再検討』と題し、一つはメソボタニア文明の盛衰についての内外の3種類の見解を紹介され、もう一つは大阪府下の狭山池の築造と湖岸変遷について御自身の研究成果を御披露された。そのお話の中で驚いたことは、鹿児島県蒲生町にある住吉池が、単なる火山の火口湖だと思っていたのが、実は火口壁が決壊したところを人工堤防で補修し、貯水力を高めた溜め池（それも日本で2番目ぐらいに古い）であるということであった。後日、私は横田先生と西山君（M1）とで早速見学に行ってきた。

関西国際空港の空港島埋立地の見学では、岸和田港から専用の船に乗って、全長3.75kmの連絡橋（道路・鉄道併用橋）を横目に眺めつつ、直接空港島へ上陸した。当日はあいにく南からの湿った空気が流れ込んでいたために見通しが

悪く、連絡橋も対岸までは見えないほどであった。現在、埋立は完了し、管制塔をはじめ、ターミナルビル、道路等の諸施設の建設が行われていた。これらの施設の基礎は、驚いたことに全て直接基礎、すなわち埋立地盤上に直接立てる方式が採用されている。不同沈下にはどのように対応するのかといった疑問が浮かんだが、逆にそれに対応するためにわざと直接基礎にしたとのこと。沈下すればその沈下量に応じて、あらかじめ仕組んでおいた特大のジャッキによって持ち上げるそうだ。地震やそれに伴う地盤の液状化に対しては、建物には当然耐震設計が施され、地盤もサンドドレンやサンドコンパクションパイプによって改良が行われており、さらに埋立土砂は和泉砂岩の碎石なので、液状化を起こさないとのことであった。因みに、埋立地の平均水深は水深は18m（六甲アイランドは最高12m）と深く、この深さでこれほどの大規模な埋立は他に類を見ない。総工費1兆4300億円を投じる第一期工事（3.5kmの滑走路1本）では、55haの面積を埋め立てて、1994年夏の開港を予定している。開港すれば日本初の24時間空港として、パンク状態の成田空港の混雑緩和と、関西と諸外国との距離短縮、大阪空港の騒音問題の解決など、玉虫色？の将来像が描かれている。

一方、空港島を埋め立てた土砂は、泉州地区と対岸の淡路島の数カ所の土取り場から供給されたが、今回はその中の一つ泉州地区の阪南丘陵（阪南町箱作地区、空港より約10km）の土取り場を見学した。地質は白亜紀の和泉層群の砂岩優勢泥岩互層で、砂岩は比較的新鮮で堅硬であるが、泥岩は掘削後すぐにスレーキングをお





認するためである。

これが予想以上に時間を食い、メインイベン  
トのバーベキューは午後2時ごろスタートとな  
った。多すぎる位に材料を用意したが（肉だけ  
でも3kg），みごとに食べつくされてしま  
た。この日のために前日買出しに燃えたのが報

われて嬉しい限りである。食後は皆思い思いに  
河原でくつろいでいたようだ。

往復でひどい渋滞にもまきこまれず、スムー  
ズに事が運んだ1日であった。

（4年 田原亜希子）

#### 『編集後記』

3年生の特別研究Aも無事終了し、講座内にも落ち着きが戻ってきた。と、思ったのも束の間、  
学祭の季節が今年もやってきた。またしばらくは、騒々しい日々が続きそうな気配である。

（M1，田中健一）

筆者にご存じの通り、本講座の露木利貞名誉教授が亡くなられました。ご冥福をお祈り致します。