

「こうかん・くうこう」だより kouzushima 神津島

発行：平成 16 年 9 月 20 日

神津島に 3 函のケーソンが据付られました。

今年神津島港（前浜）に 2 函、三浦漁港に 1 函、計 3 函のケーソンが据付られました。

特に、神津島港は平成 2 年以来 14 年振りの据付でした。

今回のケーソンの大きさは、神津島港側が長さ 25m、幅 30m、高さ 13.4m と 15.4m、重さ 4,500t と 4,900t。三浦漁港側が 28m×19.5m×13.5m、重さ 3,400t でした。

このケーソンは、前年度に東京港で造られ、海水が浸入しないように蓋などで覆い、最初の 1 函目は 5 月 31 日にタグボート 2 隻に引かれ東京港を出発。6 月 3 日の早朝に神津島に到着し、神津島港岸壁の先端に据付られました。以下、順次 6 月 25 日に三浦漁港、7 月 8 日に神津島港の 2 函目のケーソンが無事据付られました。

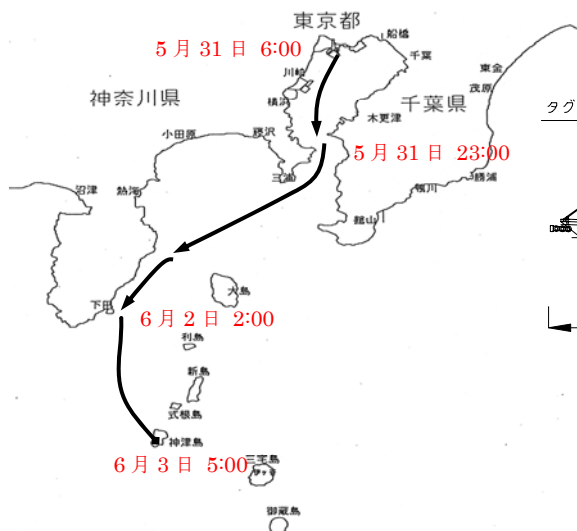
(神津島港)



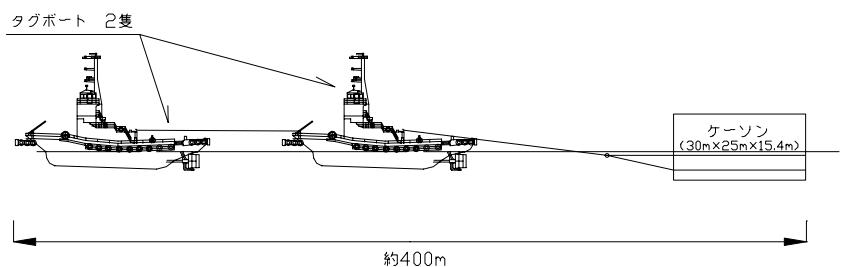
(東京港)



東京港→神津島港



ケーソンえい航状況図

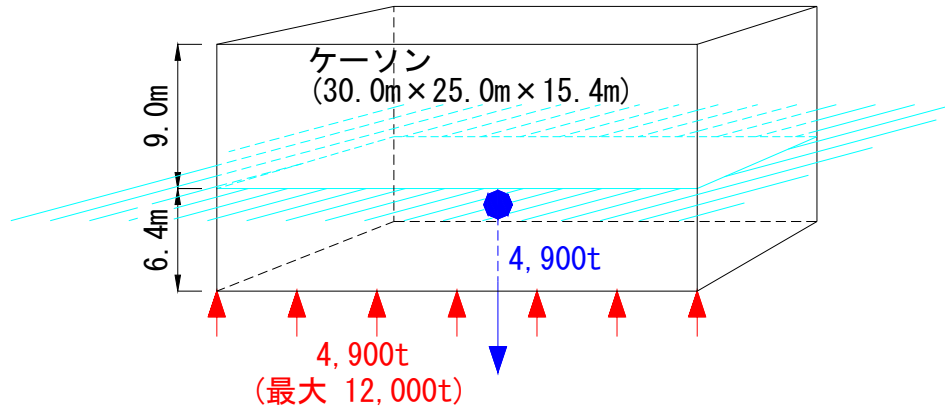


来年も、引き続きケーソン据付の工事が予定されています。

さて、鉄筋コンクリートで造られている重さ 4,900t ものケーソンを、どうして水に浮かべて引いて来られるのでしょうか？

そうです。浮力です。

水が持っている浮力という力がケーソンを浮かせるのです。このケーソンを全部海中に沈めようとするときには、およそ 12,000t の浮力がはたらきます。ケーソンの重量は 4,900t しかありませんから、十分に浮くのです。計算上は 4,900t とつりあう高さ（約 6.4m）が海水中に沈み、9.0m が水上に浮いていることになります。



このような自然の力を利用して、来年もまた東京港から神津島へケーソンを運んできます。

この記事を読まれた方、来年ケーソンが神津島に来たとき、「なぜ、コンクリートの箱が浮くの？」と言う人がいたら教えてあげてください。

なお、この工事ではケーソンを沈める時は、比重 2.2 の重い砂利で中詰を行います。この時のケーソンの総重量はおよそ 25,000t となり、浮力に対しても十分安定した構造物となります。

岸壁が完成しましたら、安心してご利用ください。

➔ 調布行き新中央航空機の飛行方式をご存知ですか？

アイランダー（9人乗り）・ドルニエ（19人乗り）の2機種 of 航空機により、新中央航空(株)が調布空港へ定期旅客機を運行しています。この航空機の飛行方式が有視界飛行であることは、すでにご存知のことでしょう。

この有視界飛行とは、どのような決まりになっているのでしょうか。「雲の高さ」と「視程」で決まります。視程とは耳慣れない言葉ですが、何キロメートル先の物が見えるか、という距離のことです。飛行機の位置から、雲の高さが 1,000 フィート（約 300m）以上、視程は 5,000m 以遠の物体が見える状態のことです。

神津島・前浜地区から恩馳島が見えて（ぼんやりかすかに見える程度では 5,000m ないことがあります）、天上山（574m=1,880 フィート）に雲がかかっていなければ、有視界飛行ができる状態です。

この状態に加えて、大きな要素として「風向」があります。航空機は正対する風には強いのですが、横風は影響が多く飛行できないことがあります。

「神津島の横風」と、「調布の雲の低さ・視程」が航空機の欠航原因になっています。

港湾・空港へのご意見、ご要望、ご質問は下記まで

◎大島支庁神津島港湾空港管理事務所 TEL：04992-8-1311 E-mail:rjaz1313@orion.ocn.jp

◎大島支庁神津島港湾空港工事事務所 TEL：04992-8-1211 E-mail:rito-3@orion.ocn.jp

