

(3) 予測結果

前項でのモデル設定及び表-6.6.2(3)に示した水理定数に基づいて断面二次元解析を実施した。

① 地下水位変動

10年確率降雨84.3mm/h×3時間におけるドレーン層下部での最高地下水位標高を表-6.6.2(7)に示す。また、10年確率降雨での地下水位変動図を図-6.6.2(8)に示す。

盛土無し現況地盤では、10年確率降雨後に+190cmの水位上昇が発生する。一方、空港盛土を構築した場合には、ドレーン層構造で+143cmの水位上昇と算出された。

図-6.6.2(8)を見ると、ドレーン層下面部分のみ顕著に地下水位が上昇していることが分かる。ドレーン層構造により雨水浸透能力が増加し、降雨時の水位上昇量が若干上がる結果となった。

表-6.6.2(7) ドレーン層下部での最大地下水位標高 (10年確率降雨)

地下水位標高(EL+m)	降水量	平常時	10年確率降雨時
	盛土無し (現況地盤)	1.05m	2.95m (水位上昇+190cm)
	盛土構築時		2.48m (水位上昇+143cm)

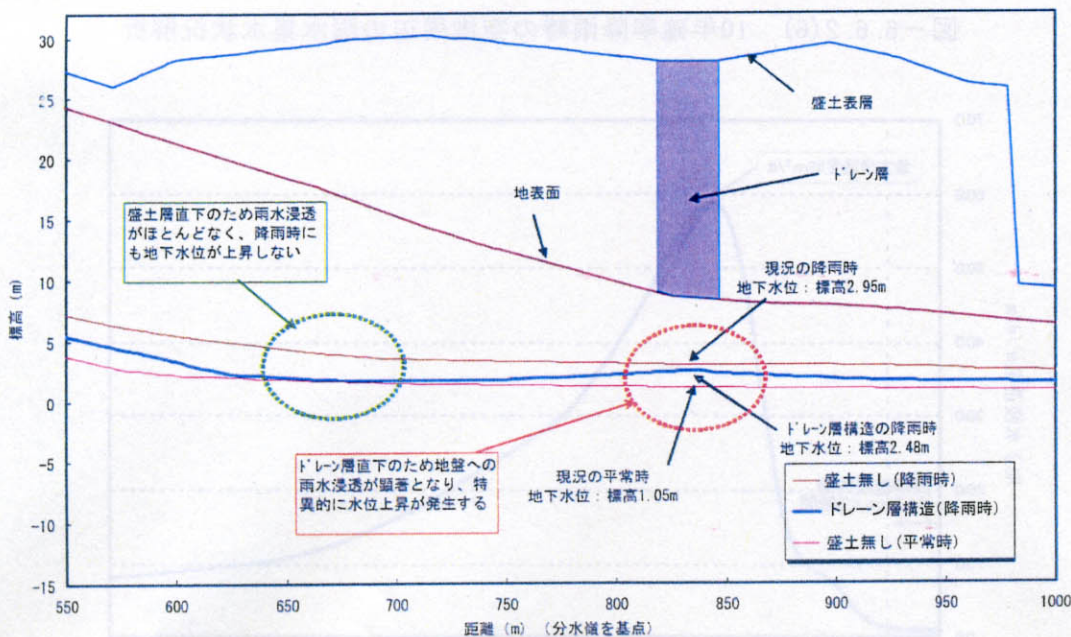


図-6.6.2(8) 10年確率降雨での地下水位変動