

沼川新放水路の計画

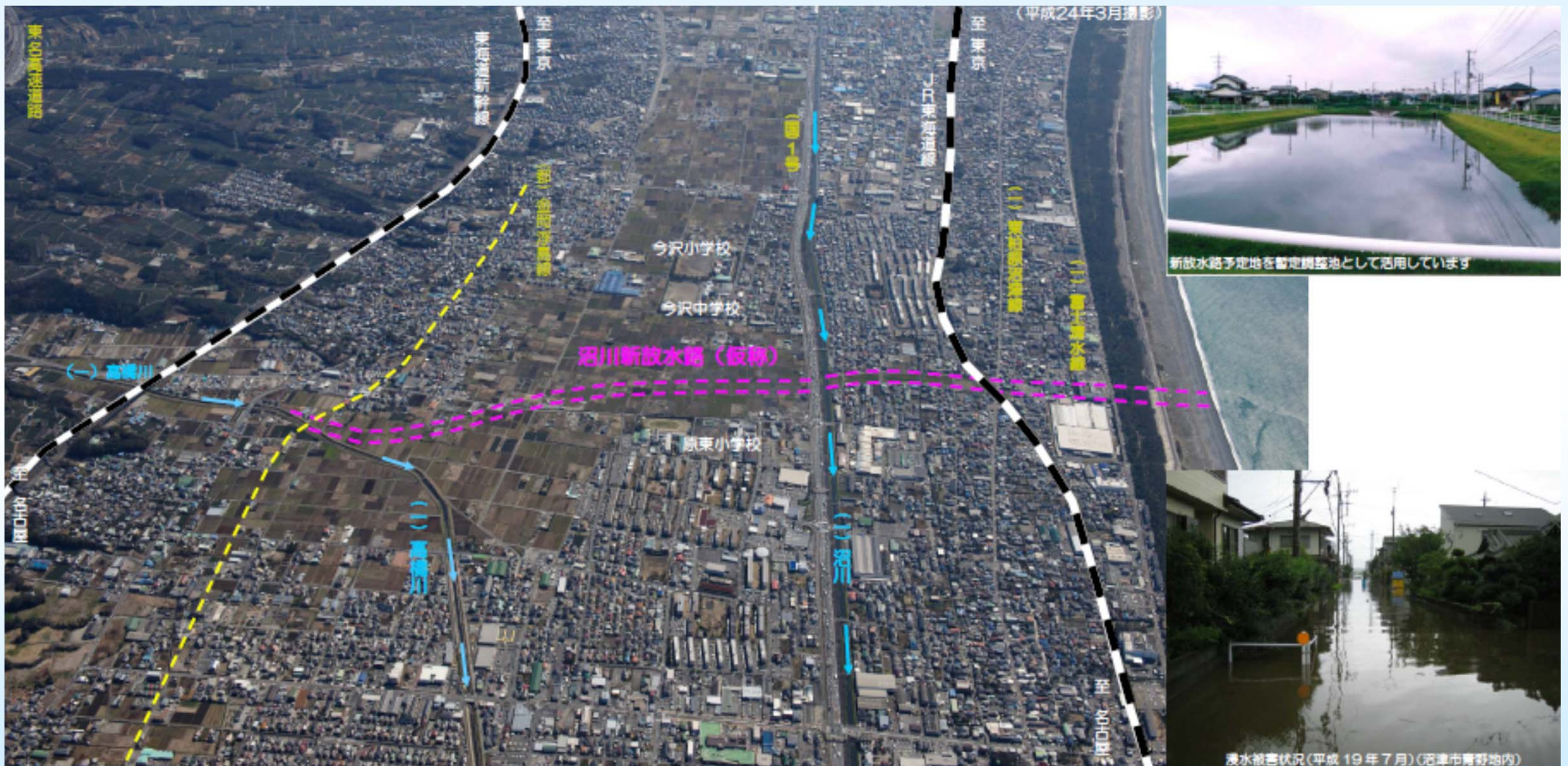
平成25年9月2日

静岡県沼津土木事務所

本日の説明内容

1. 「沼川新放水路（仮称）」とは？
2. 「整備計画」（一級河川富士川水系富士山麓ブロック沼川河川整備計画（指定区間））とは？
3. 今、県では何をやっているのか？

「沼川新放水路（仮称）」



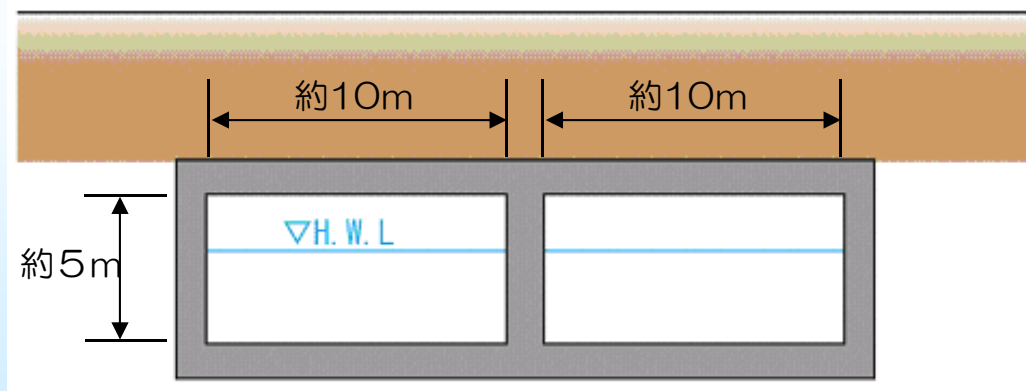
主要工事の概要（沼川新放水路（仮称））

高橋川分流地点から河口区間においては、 $Q=150\text{m}^3/\text{s}$ の流量を安全に流すことを目的として、**高橋川上流の洪水を直接海域へ放流する、新たな放水路を整備する。**



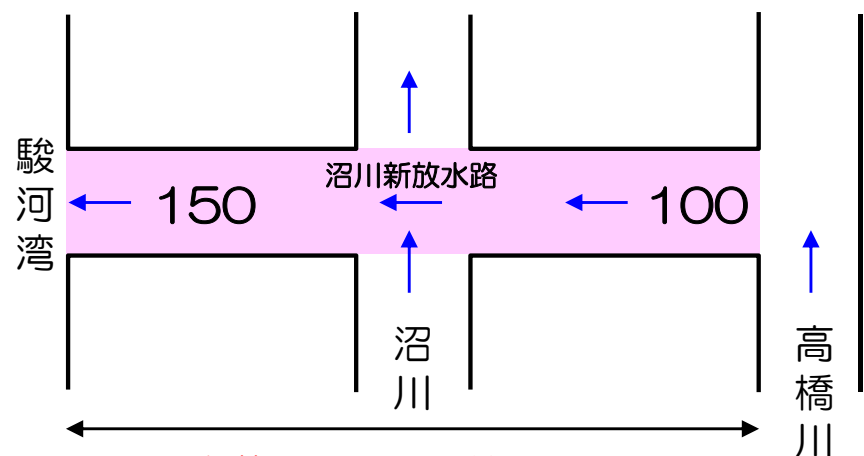
開水路区間（JR東海道線以北）

横断イメージ図



暗渠区間（JR東海道線以南）

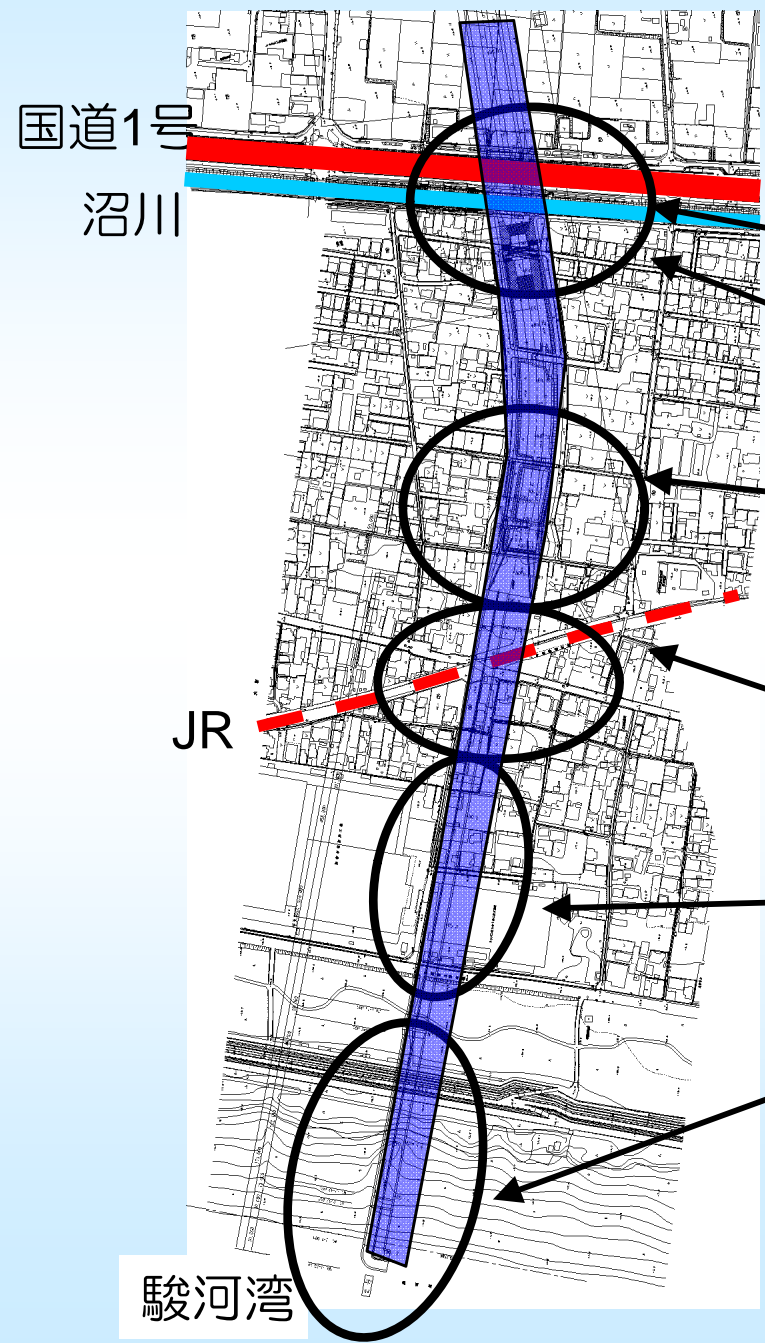
流量配分図（流量： m^3/s ）



注1) 断面形状等については、必要に応じ変更することがある。

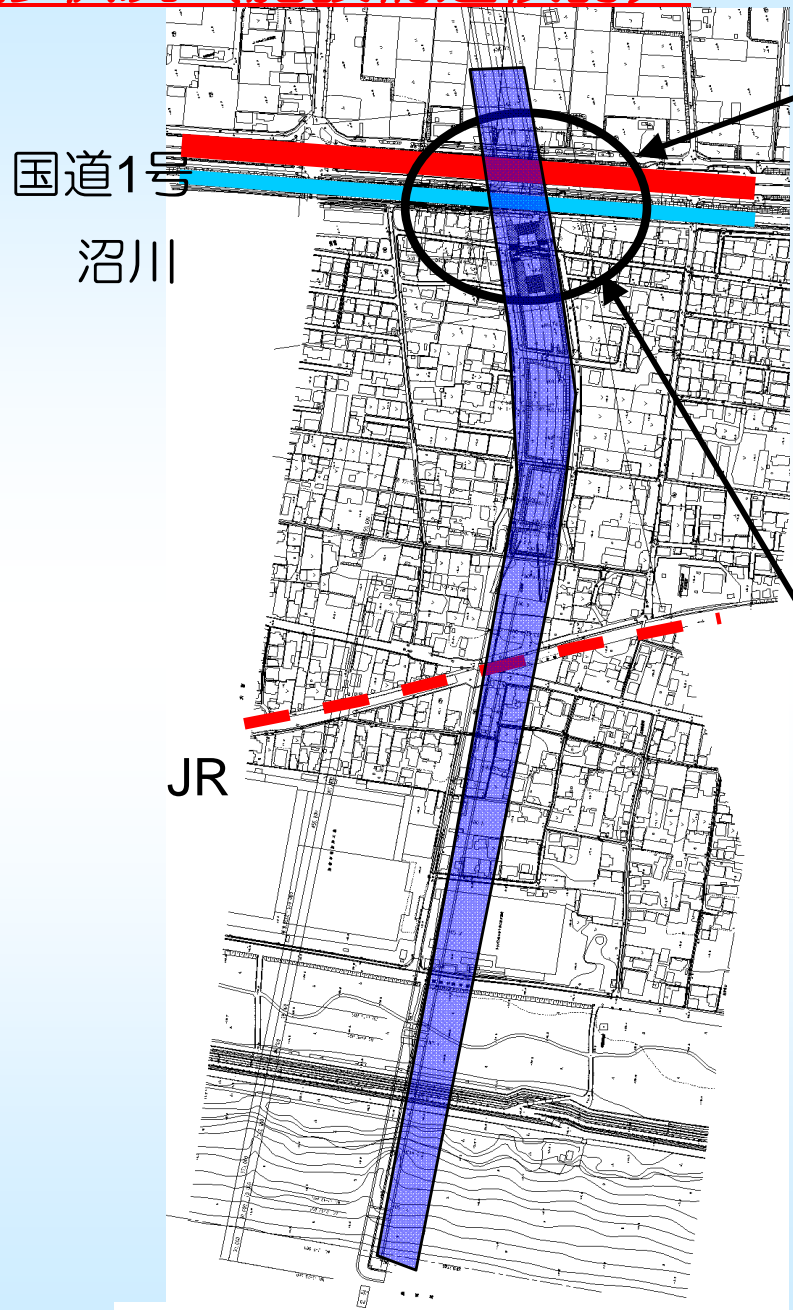
注2) 暗渠区間の構造については、海岸浸食や海岸環境への影響を踏まえ検討し決定する。

進捗状況 (施設構造検討)



- ① 国一交差部
- ② 沼川分合流部構造検討
- ③ 開口部と暗渠部のすり付け区間の構造検討
- ④ JR交差部の構造検討
- ⑤ 箱型管渠構造検討
- ⑥ 防潮堤及び放流口部検討

進捗状況 (施設構造検討)



国道1号
沼川

JR

駿河湾

①国道1号区間

国道1号道路管理者＝国土交通省

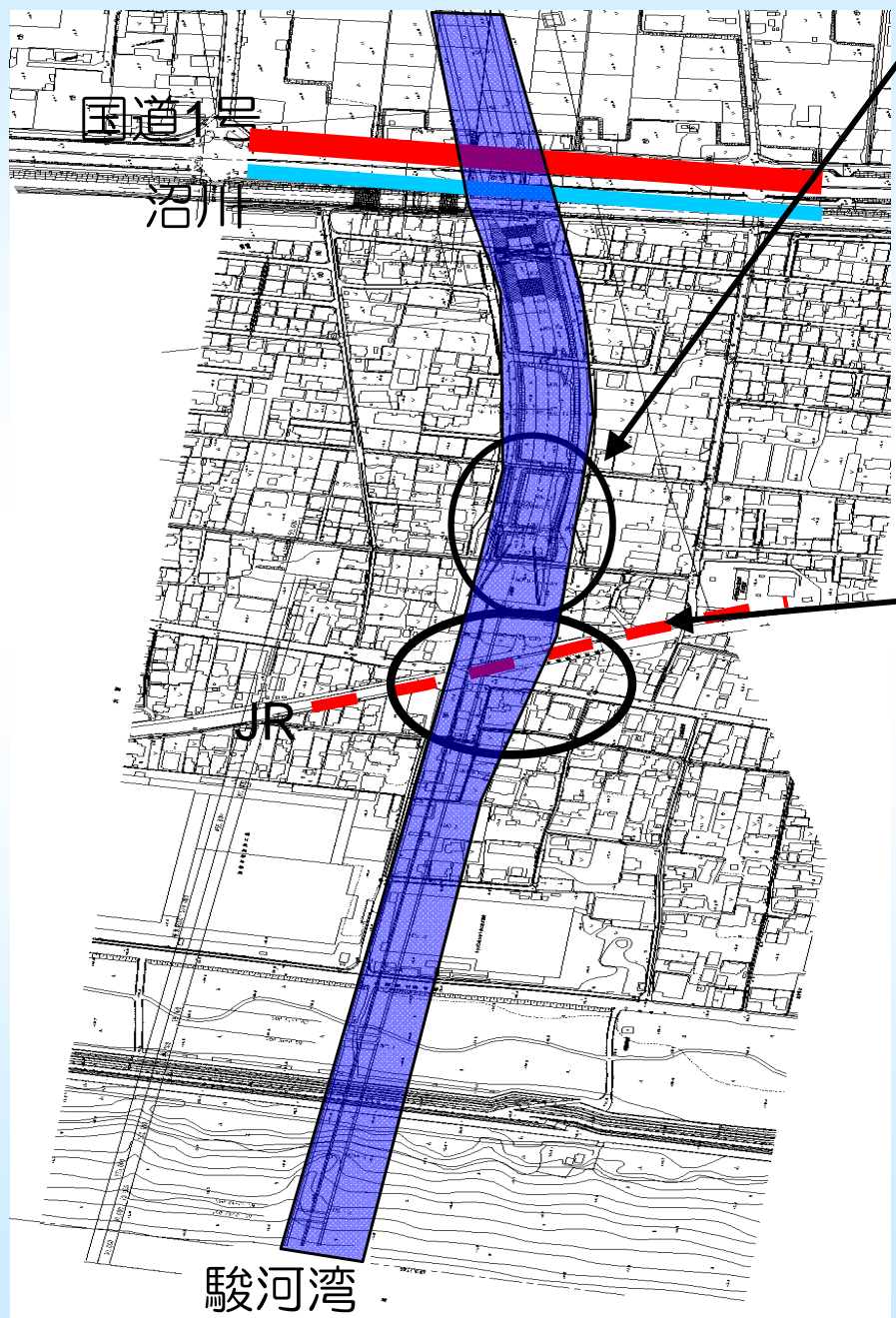
- 主要幹線道路（約55,500台/24h）であり通行止めは難しい。
- 工事中通行車両の安全確保が必須。
- 設計・協議には時間を要する。

②沼川本川との合流部

○国道1号横断後の沼川との合流

- 洪水時の沼川本川と放水路の合流処理方法
- 合流処理に伴う施設の検討
- 平常時の沼川本川と放水路の流量

進捗状況（施設構造検討）



③開口部と暗渠部のすり付け区間

○構造検討上のポイント

- 開口部からトンネルに接続する箇所の水理現象
- 維持管理方法

④JR交差部

管理者＝東海旅客鉄道(株)

- 住宅が近接する地区のため線路の切回しが困難
- 列車を運行させながらの施工となる
- 列車運行中の安全確保が必須
- 安全確保に配慮した最適な施工方法の検討に時間を要する

進捗状況（施設構造検討）



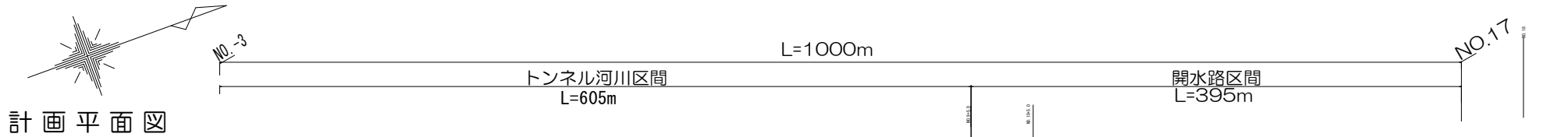
⑤箱型管渠構造検討

- 周辺建物への影響
 - ・施工時の近接する建物への影響
- 周辺環境への影響
 - ・大規模掘削に伴う地下水など
 - ・電気、ガス等のライフラインへの影響

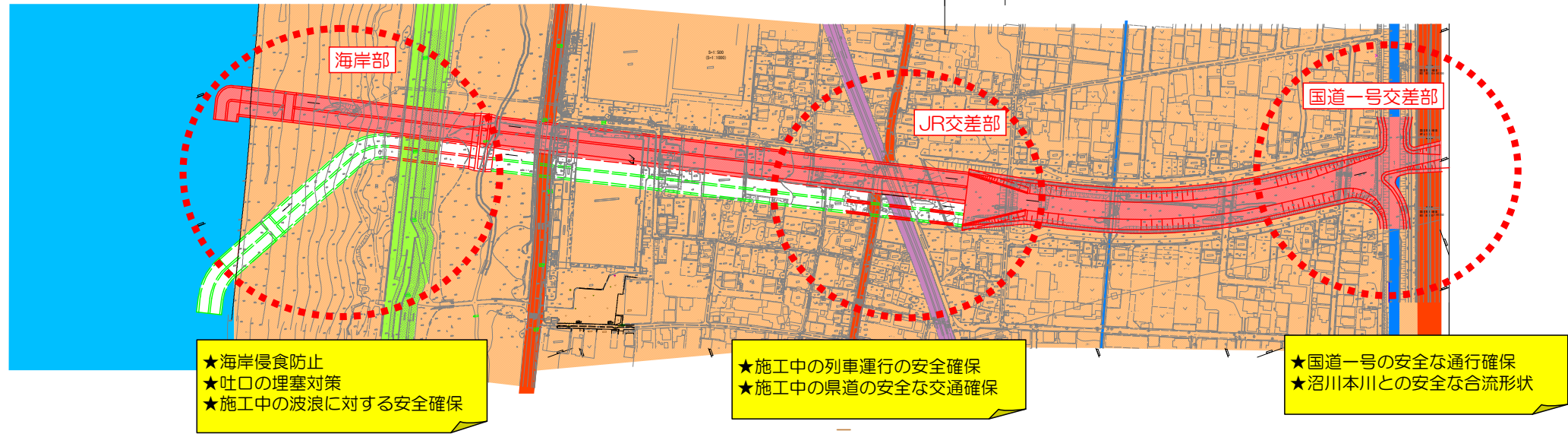
⑥防潮堤交差部

管理者＝国土交通省

- 防潮堤を横断する際の施工方法
 - ・施工時の防災対策
- 構造物設置に伴う影響
 - ・海底地形や砂の移動、浜幅の変動
 - ・津波等防災面
 - ・海洋生態系
- 維持管理
 - ・埋塞対策検討



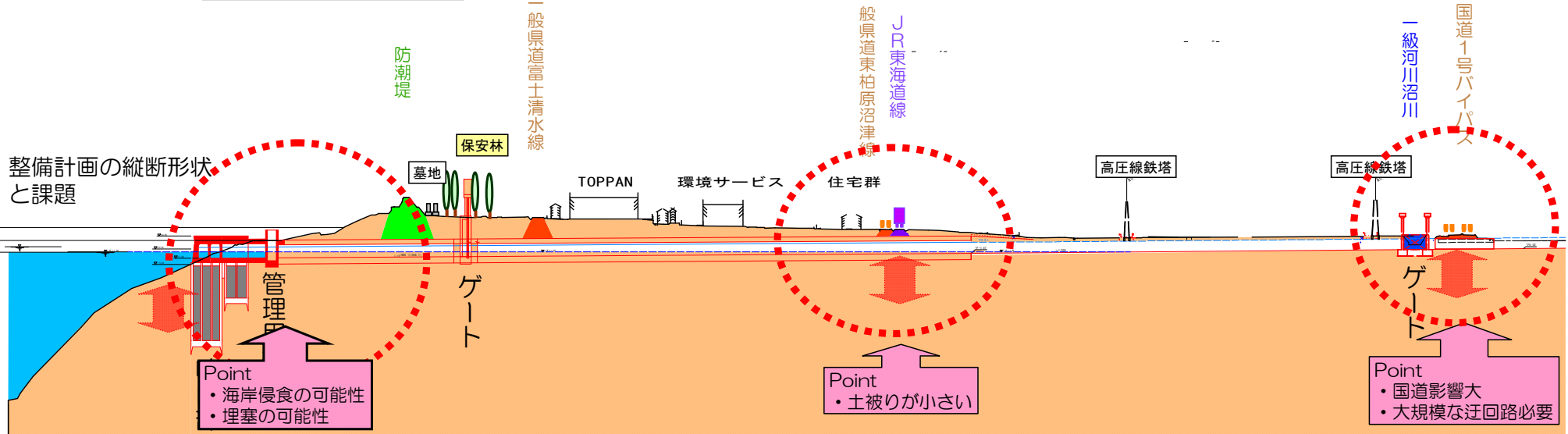
計画平面図



★海岸侵食防止
★吐口の埋塞対策
★施工中の波浪に対する安全確保

★施工中の列車運行の安全確保
★施工中の県道の安全な交通確保

★国道一號の安全な通行確保
★沼川本川との安全な合流形状



整備計画の縦断形状と課題

Point
・海岸侵食の可能性
・埋塞の可能性

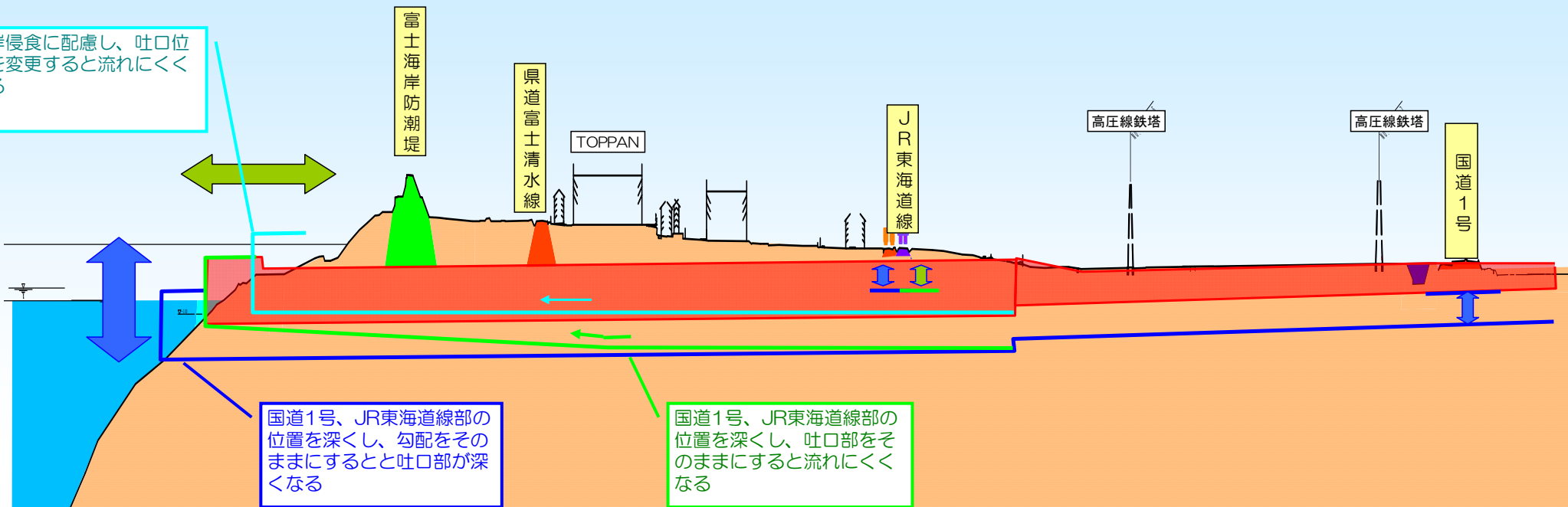
Point
・土被りが小さい

Point
・国道影響大
・大規模な迂回路必要

●海岸部、JR交差部、国道1号交差部の3箇所の高さのバランスを取りながら、全体の縦断形を決定する必要がある

縦断計画検討上の課題

海岸侵食に配慮し、吐口位置を変更すると流れにくくなる



国道1号、JR東海道線部の位置を深くし、勾配をそのままにすると吐口部が深くなる

国道1号、JR東海道線部の位置を深くし、吐口部をそのままにすると流れにくくなる

JR東海道線、国道1号交差部分の課題

