

沼川新放水路の計画

平成25年7月4日

静岡県沼津土木事務所

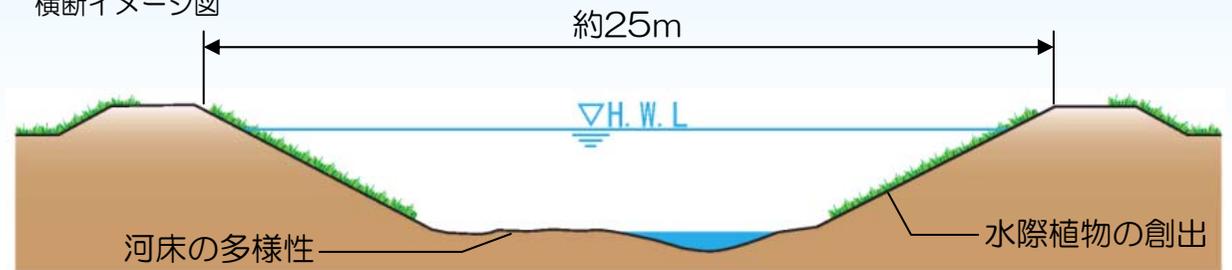
主要工事の概要（沼川新放水路（仮称））

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。



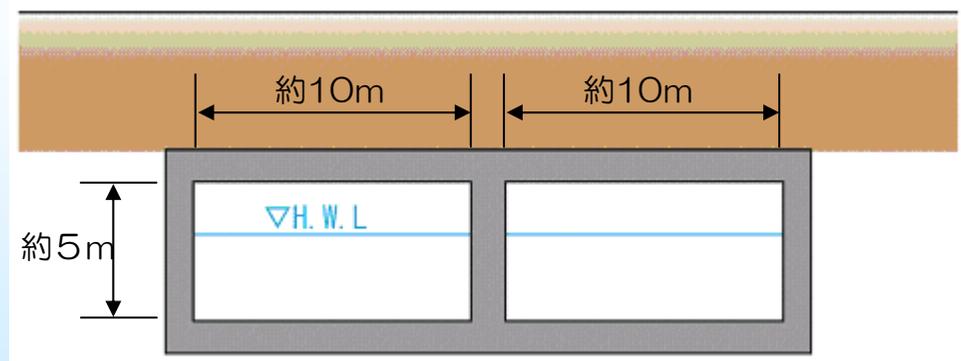
実施箇所
L=約2.3km

横断イメージ図



開水路区間（JR東海道線以北）

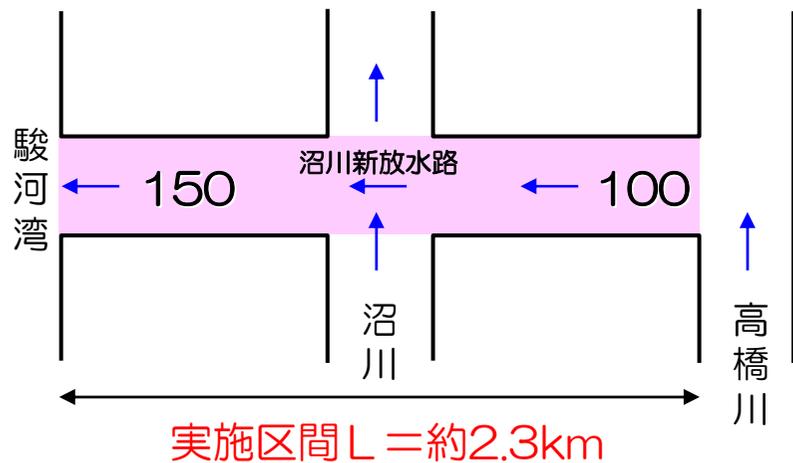
横断イメージ図



暗渠区間（JR東海道線以南）

流量配分図

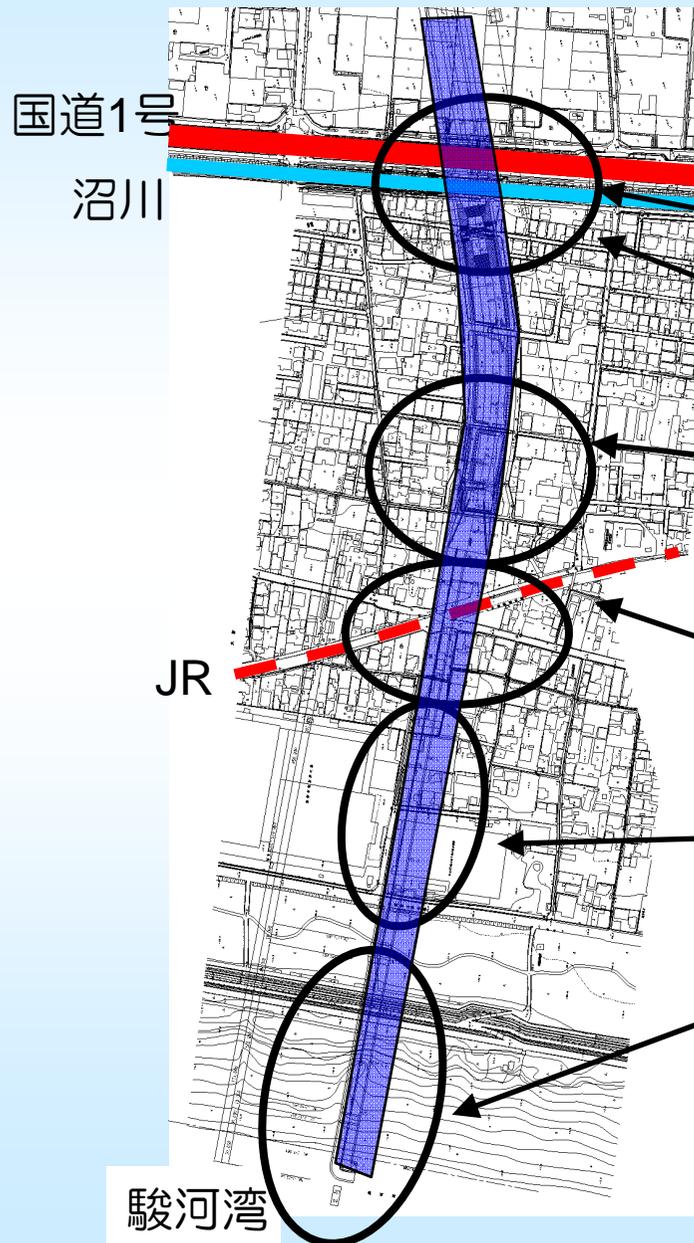
（流量： m^3/s ）



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。

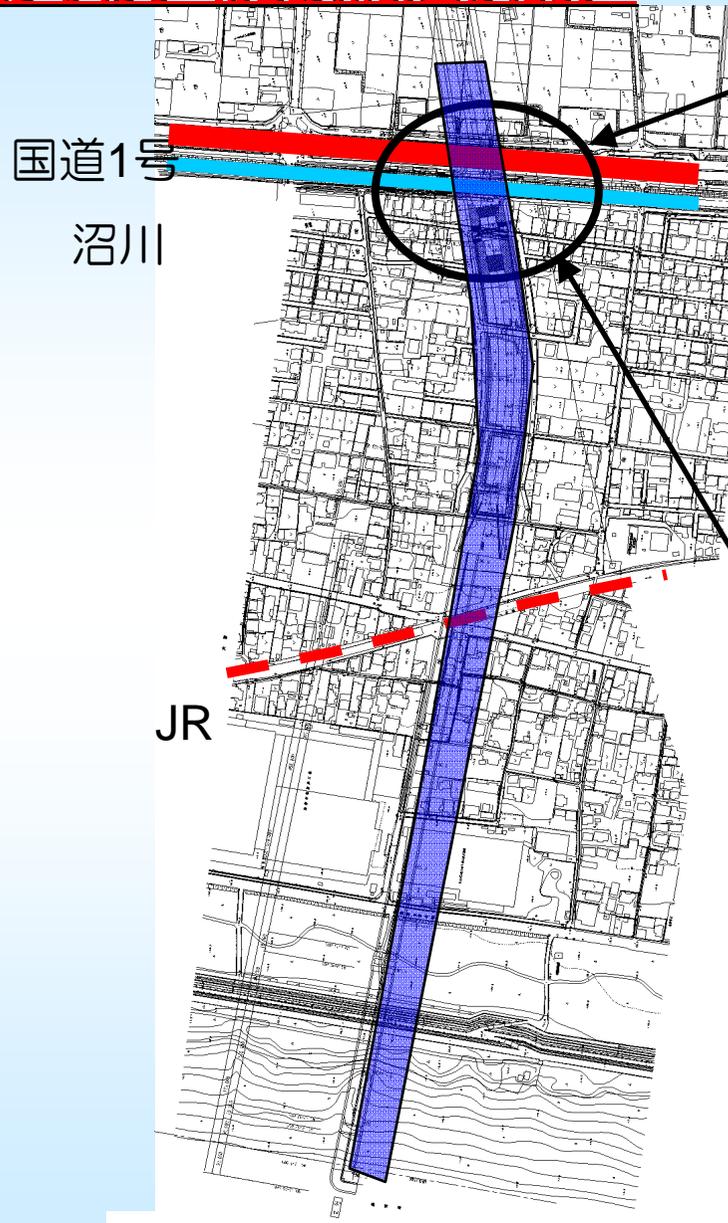
注2) 暗渠区間の構造については、海岸浸食や海岸環境への影響を踏まえ検討し決定する。

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）



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。

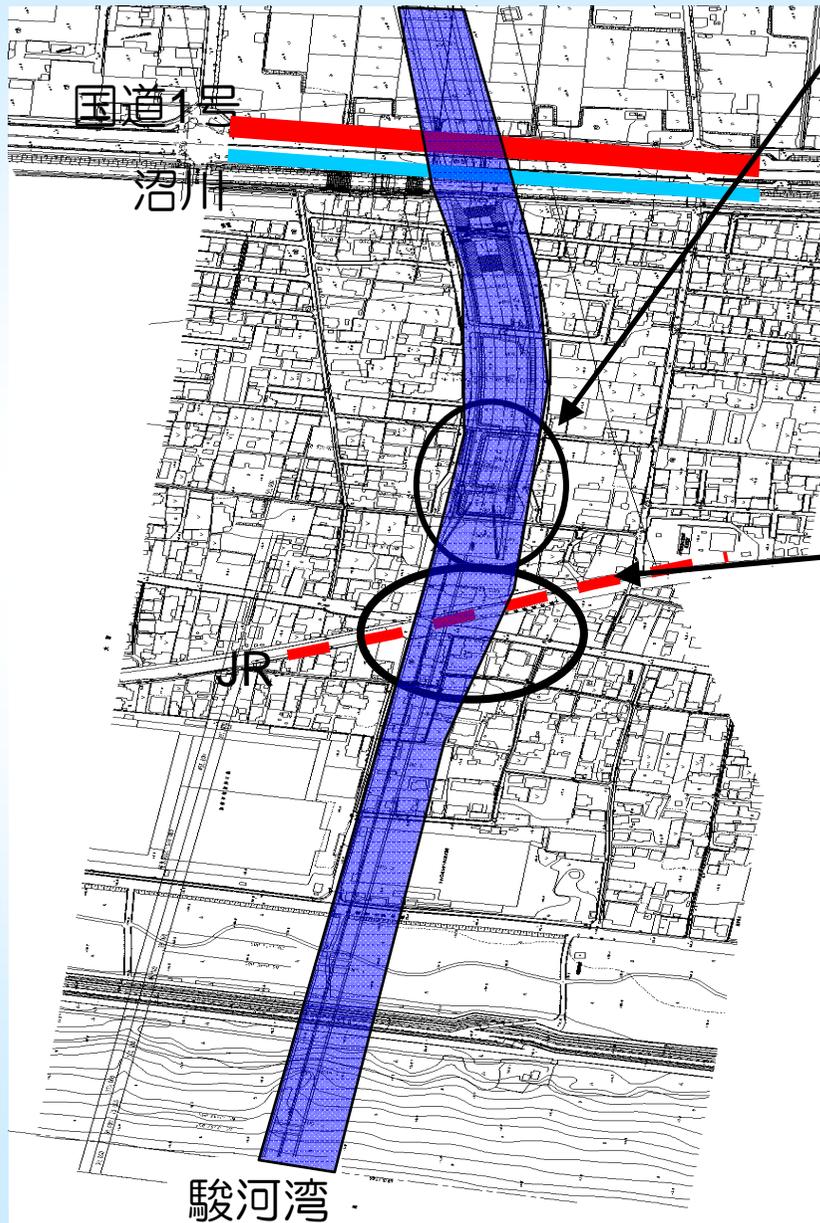
②沼川本川との合流部

○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

駿河湾

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

④ JR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

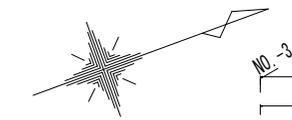
- 周辺建物への影響
 - ・施工時の近接する建物への影響
- 周辺環境への影響
 - ・大規模掘削に伴う地下水など
 - ・電気、ガス等のライフラインへの影響

⑥防潮堤交差部

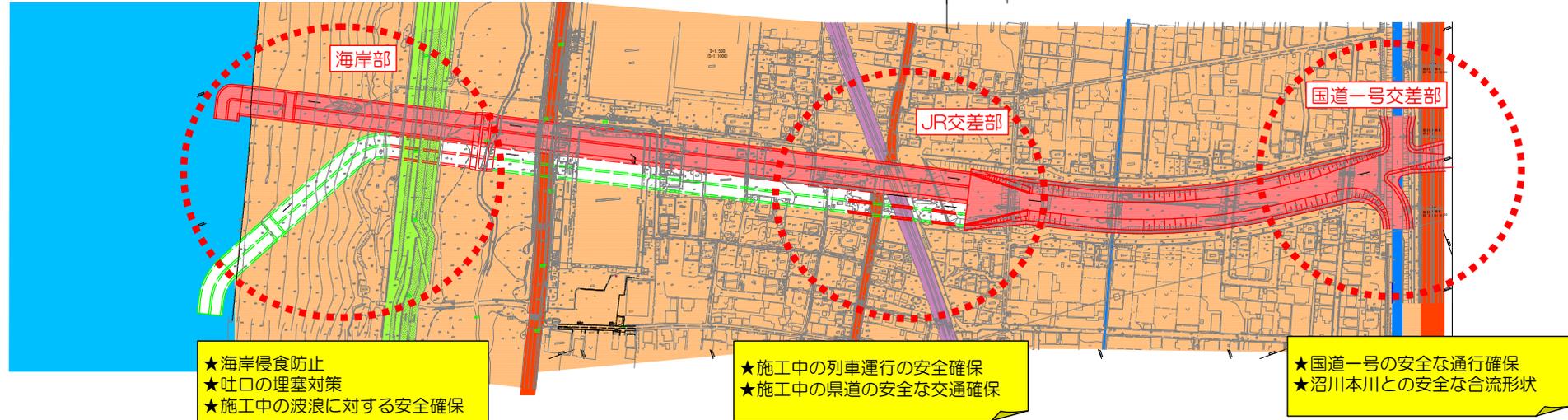
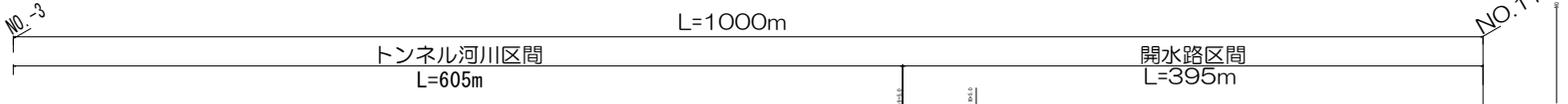
管理者＝国土交通省

- 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





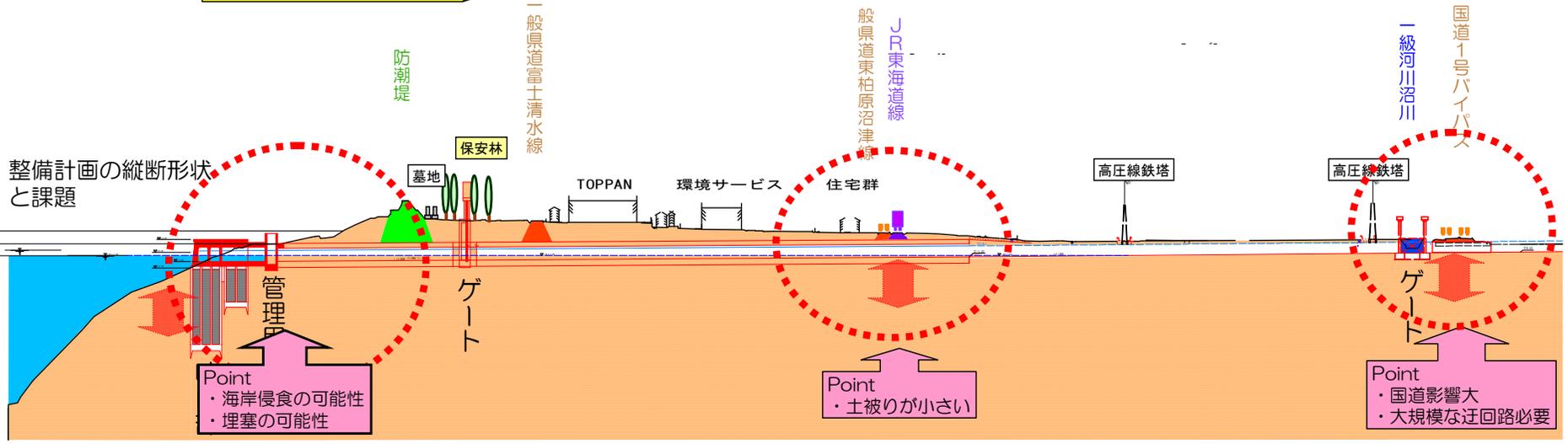
計画平面図



★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

★国道一号の安全な通行確保
★沼川本川との安全な合流形状



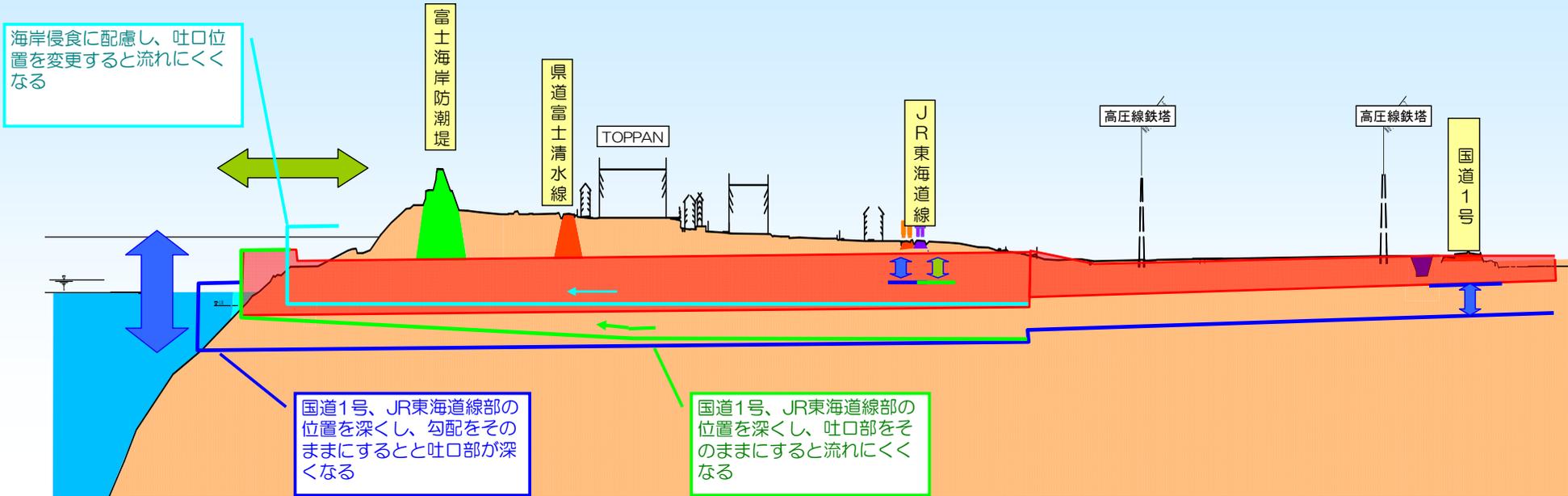
Point
・海岸侵食の可能性
・埋塞の可能性

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



JR東海道線、国道1号交差部分の課題

