

## 第8回 静岡市中央新幹線建設事業影響評価協議会 議事録

【日 時】平成31年4月16日（火）15:00～16:30

【場 所】葵消防署 7階 71会議室

【出席者】静岡市中央新幹線建設事業影響評価協議会

増澤 武弘委員、岩堀 恵祐委員、逢坂 興宏委員、安田 進委員

静岡県交通基盤部 政策管理局 建設政策課 赤堀主査

静岡県くらし・環境部 環境局 生活環境課 石井主査

静岡県くらし・環境部 環境局 自然保護課 芹澤技師

静岡市環境局：櫻井局長、殿岡局次長

（環境創造課）藪崎課長、川口担当課長、西村係長、

伊東主査、森竹主任主事、佐野主任主事

静岡市企画局：（企画課）向島主査

静岡市経済局：（治山林道課）小川課長、小山係長、風間主査、久津輪主任技師

静岡市都市局：（開発指導課）落合係長、新井主査、岩谷主査

東海旅客鉄道株式会社 中央新幹線静岡工事事務所

### 【内 容】

#### 1 静岡県内中央新幹線建設工事に伴う「林道東俣線改良工事」に関する工事計画について

##### <治山林道課及び東海旅客鉄道株式会社による説明>

増澤委員：ご意見、ご質問をお願いしたい。

逢坂委員：斜面对策について、吹付砕工とロックボルト工の施工箇所はどこか。

また、施工箇所の植生等はどう考えるか。

JR 東海：植生がある箇所には吹付砕工やロックボルト工については可能な限り採用を回避する予定であり、施工する場所については、崩壊等が発生している箇所である。また、施工後には南アルプス在来の植物が根付くようなものとなるよう検討している。

安田委員：橋りょうの補強等についてはいかがか。また、耐震補強は実施するのか。

JR 東海：10t ダンプの通行頻度が高く、10t 車が通行する上で規格を満足するようにと考えている。21橋りょうあるうち、2橋についてTL-14の規格で作られており、その2橋については既に補強を終えている。耐震設計については、改良計画の中には含めていない。

治山林道課：東俣線に関わらず、現在、市で管理している林道については、補修補強が最優先となっており、耐震まで手が回らないというのが現状である。まずは橋りょう

うの補修補強、延命化ということを目標に事業を進めている。耐震については全市的な検討を予定しており、東俣線においても市内の一路線という位置付けで考えている。

安田委員：ゲートを通行する車両について、確認方法等はどのようなものか。

JR 東海：車両の通行に関しては、通行許可制になっている。また、サイズの大きい車両については、特車申請をすることで通行へ配慮していく。

安田委員：関連で、路肩欠損箇所における大型車の通行の考え方を教えてほしい。

治山林道課：路肩欠損箇所について、通行に耐えうるか確認した上で、通行許可を出すように考えている。昨年の台風においては、重量規制をかけ、応急措置の後に大型車両の通行許可を出しており、現地状況等の確認をしたうえで対応している。

増澤委員：特車はどの程度この道を使うことになるか。

JR 東海：今、何台という具体的な数値はないが、分解ができない大型の機械を入れる場合に通行する。

岩堀委員：タイヤ洗浄プールというのは、東俣線において何ヵ所ほど設置されるものか。洗浄による汚水の発生量やその処理能力等、具体的な数値を知りたい。

また、洗浄の際には汚泥だけでなく、オイル類も排出されることが予想されるが、その対応について考えを知りたい。

JR 東海：1 点目について、プールの設置は、市街地から外来種を持ち込まないため、道路を汚さないために行うものであり、林道の入り口 1 ヲ所としてある。

2 点目について、本日、通行する台数等お答えする材料を持ち合わせていないため、お調べして、改めてお答えさせていただきたい。

3 点目についても、本日お答えする材料がないため、後日、岩堀委員にご説明させていただきたい。

増澤委員：治山林道課においてはオイル類に関する見解を有しているか。

治山林道課：林道東俣線を含め、市が管理する林道について、通行量が多くないため、想定をしていない。

逢坂委員：林道の土砂の撤去について、具体的にはどれほどの箇所、量、頻度で行うつもりか。

JR 東海：大きな雨や台風があると、全線にわたって発生するのが現状である。今後、斜面对策、道路舗装が進んでいくことで、崩土の堆積が減少していくと考える。

逢坂委員：除去した崩土はどこで処理をする予定か。

JR 東海：既に崩土の撤去を進めている箇所があり、榎島付近でのヤード整備に活用している。崩土も発生土と同様に、発生土処分地に残置することを計画している。

増澤委員：待避所と崩土の関係について、待避所は新規で造る必要があるのか。

JR 東海：新規で造る計画をしている。そのうち大部分については既にすれ違いが可能な幅員があり、一部については林道を広げる工事を実施する。待避所の設置は林

道規程上、300mに1ヵ所となっており、可能な限り規程を満たすことを第一目標としている。また、治山林道課と現地確認を行い、間隔、見通しの確保、橋りょう前後での必要性といった観点から検討をしている。

安田委員：切土、腹付け盛土を実施して整備する箇所はあるか。

JR 東海：静岡市との現地立会において、見通し不良等で切土が必要であると考えた箇所については実施する予定である。また、盛土については行わない。

安田委員：切土の計画はいつ出るか。

JR 東海：レーザー測量のデータを基に、現地測量を進めている。現地においては崩土を撤去した上で測量を行う必要があり、現地測量が完了した後に、道路計画の詳細ができ、その際には切土の計画も出てくると考える。

安田委員：計画が出た時に見させていただくとして、基本的には切土や盛土を極力行わないというような配慮が必要であると考えます。

増澤委員：燕沢等においては、毎年、雨による土砂流入が発生しており、特別な処置をしなければ土砂流入が繰り返される。燕沢では床固工を造るようだが、その上に堰堤を設けるのか。

JR 東海：土砂等は全て撤去し、床固工を実施する予定である。堰堤については治山工事であると考え、今回の工事では難しい。土砂の流入が起きた場合には、まずは床固工で復旧の目安となる壁を造り、その後迅速な復旧体制を整えるというソフト面の対策を考えている。

安田委員：そういった時の通行規制はどうするか

JR 東海：林道通行について、連続雨量が100mmに達した時点で注意喚起、120mmに達した時点で通行止めを実施する予定である。通行再開前にはパトロールの実施を行い、安全が確保された時点で通行させる。

逢坂委員：床固工について、 $H=3m$ と記載があるが、値入からの高さか、GLからか。

JR 東海：GLからである。

逢坂委員：土砂が堆積しているため、基盤は下にあると考える。土砂は大量になるのでは。

JR 東海：堆積は数万立米だと思われるが、将来の利用も考え、すべて撤去する考えである。

逢坂委員：床固工の設置は一基だけか。一基のみの設置では不安であるがいかがか。

JR 東海：一基の予定であり、道路際への設置を考える。それ以上の設置は治山工事の領域である。燕沢については、既に何基か入っている。また、現地の状況では、道路際に何もいないため、道路際への一基は意味があると考えますが、今度検討させていただく。

増澤委員：(希少種保護のため、削除)

もう1点、橋りょうの件だが、毎年、赤崩から土砂が押し出され、赤崩大橋は間もなく埋まってしまうという懸念があるが、どのように考えるか。

JR 東海：今後長い期間使用するユーザーとして考えた時、とても不安である。その堆積の進捗はとても速いと理解している。ここ数年で埋没するのではないかという不安は共有している。

増澤委員：その不安というのは誰が取り除くべきであるか。通行という点では治山林道課は何か考えを持っているか。

治山林道課：道路管理者とすると、橋りょう自体が健全で、補強補修が不要ならば、その下の通水断面については、市による一元的な管理が必要と考える。一方で、周辺利用者には協力を求めたいが、それを待ってられない状況であれば、市で緊急的に排土を行い、流路を確保し、流速で土砂を排除することを考えている。

安田委員：土砂崩れが発生した場合、当該地は一本道であるため、長期間通行不可となることが予想される。そうなった時の上流側にいる工事従事者の脱出まで検討すべきである。

JR 東海：ピーク時には 700 名の工事員が入る予定であり、脱出ルートの検討はとても重要である。現地宿舎には備蓄することとしており、数日間の生活に不足ないようにする。また、急病等への対応は必須であるため、市消防等と救急ヘリや災害ヘリ等の応援要請について調整している。

増澤委員：以上でよろしいか。それでは本日の議論はこれで終了する。