

## 冬季巡検会の報告：静岡空港建設予定地周辺

メタデータ	言語: jpn 出版者: 公開日: 2018-06-19 キーワード (Ja): キーワード (En): 作成者: 大久保, 純男 メールアドレス: 所属:
URL	<a href="https://doi.org/10.14945/00025313">https://doi.org/10.14945/00025313</a>

# 冬季巡検会の報告

## ～静岡空港建設予定地周辺～

大久保純男\*

期 日 1993 年 12 月 24 日 (金) 10 時～15 時

巡検経路 東名高速道路吉田 I.C～権現原 (空港予定地概観) ～湯日周辺 (北側アクセス道路予定地) ～高尾山・石雲院周辺 (ターミナルビル予定地) ～石雲院入口周辺 (高盛土・調整池予定地) ～千頭ヶ谷池周辺 (調整池予定地) ～吉田 I.C

目 的 21 世紀の県土作りの中核的プロジェクトである静岡空港建設に関し、以下の 2 点につき、現地を概観しながら、現段階で可能な説明を静岡県企画調整部空港計画課の技監から伺う。

建設予定地周辺の地形・地質・気候等の状況を踏まえ

- (1) どのような手順・方法で空港用地の造成や周辺整備が進められるのか。
- (2) どのような環境対策や防災対策がなされるのか。

案 内 静岡県企画調整部空港計画課技監 小野田隆夫氏 (土木工学)

### 1 空港予定地の概観と説明

風弱く晴れ。絶好の巡検日和の中、参加者 30 余名は車に分乗し出発。先ず空港予定地全体を概観するため、権現原南方 106 m の三角点付近に向かった。ここからは、湯日の谷を隔ててわずかな起伏を示しながら東にゆるく傾斜する予定地の丘陵性台地が一望できた。

続いて一行は湯日の養勝寺近くに建てられた現場事務所に入った。事務所はかなり広く、入ったところに空港の完成模型がおかれ、50 人以上を収容できる講義室を持っている。昼食後、小野田氏による説明を受けた。

[説明の概要と質疑]

#### (1) 空港計画の概要

##### ①施設計画

ア 設置者	静岡県 (第 3 種空港)	イ 飛行場の位置等
	位置：榛原郡榛原町、島田市	標点の位置：北緯 34 度 47 分 34 秒 (滑走路の中心) 東経 138 度 11 分 33 秒
		標点の高さ：132 m

##### ウ 飛行場施設の概要

管理面積：約 190 ha (他に環境保全、公園等に 530 ha)  
滑走路の長さ：2,500 m、幅 60 m (ハワイまで飛行可能) 方位：北 112 度東

\* 藤枝市立大州中学校

その他：エプロン、誘導路、駐車場、照明・無線・管制・通信・気象施設など

エ 開港予定：平成 15 年度（2003 年）頃・・静岡国体開催年にあたる。

オ 概算工事費：約 500 億円（補助事業分・・アクセスを含めた総額は 1,500 億円位）

カ 運航方式：進入方式 ILS（計器進入方式及び VOR 進入方式）

②ウインドカバレッジ（風による滑走路の使用可能頻度・・95%程度以上なくてはならない）

風向、風速を測定した結果、滑走路の方位を北 112 度東とすることで 99.7%（横風分力 20 ノット以下）を確保した。

③制限表面の確保（離着陸の安全確保のため、障害物の無い一定の空間の設置が航空法で定められている。この空間の底面を制限表面という。）

④土工計画（「空港土木施設設計標準（運輸省）」に基づき、切り土、盛り土、傾斜づけ、法面整備等を行う）・・静岡空港では最大 80 m の盛り土がある（盛り土の量はおよそ 2,300 万  $m^2$ ）。また、盛り土側面の勾配を 1/2 という急勾配にするため、直高 5 m ごとに 2.5 m の小段（平場）を、また直高 30 m ごとに幅 5.5 m の管理道路の配置を計画している。（参加者から安全性と工法上の問題についていくつかの質問が出された。）

法面には、この地域の特性に合った樹木を植林する計画である。

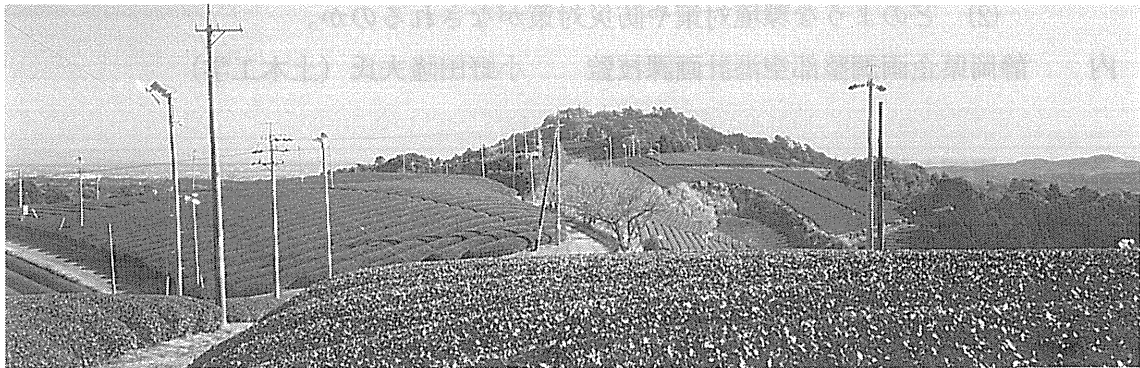


写真 静岡空港予定地（物見塚周辺の切土部）を西方より撮影

## (2) 地形、地質の概要

①地形概要：空港計画地付近の大部分は、標高 200 m 以下の開析の進んだ丘陵であり、丘陵の山頂付近は緩傾斜の斜面になっているところが多い。高尾山から東南東に向けて緩く傾斜する尾根の部分には、大井川の高位段丘面（平坦面）が見られる。湯日川・坂口谷川及びそれらの支川による開析谷は、U 字形又は V 字形を成し、斜面は急峻である。

②地質概要：計画地の地質は、基盤岩を成す砂岩・泥岩互層の相良層群下部（新第三紀中新世）の上に礫岩及び礫岩・泥岩互層の相良層群上部が重なり、さらにその上を第四紀の小笠山礫層（坂部原礫層）が覆っている。

砂岩・泥岩互層は着陸帯及び滑走路、誘導路の西側の一部を占めるが、泥岩の風化部は細かい亀裂が発達し、細粒化する。（新鮮部は、ハンマーピックを突き立てるのが困難な堅さを有する。）

空港予定地の他の部分は、固結状況の良好な礫岩・泥岩互層（相良層群上部）及び、

半固結状態で、礫がやや風化している小笠山礫層（坂部原礫層）に覆われている。

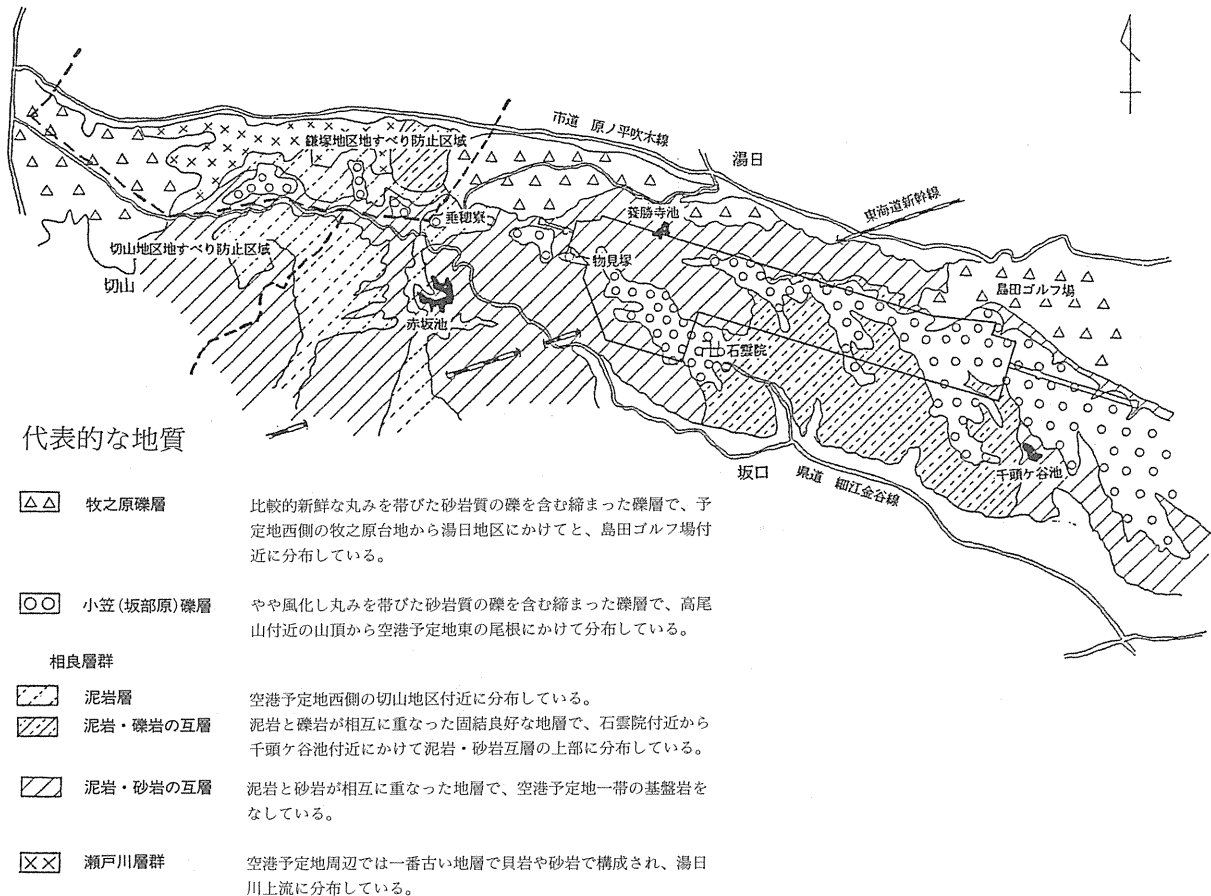


図 1 静岡空港予定地周辺の地質略図  
～静岡空港計画関連資料より抜粋～

地質の概要については、前面に掲示された地質図と配布された説明書をもとに担当者から説明されたが、実際に精査してあるのかという疑問が参加者から出された。これは、2つの理由に基づく疑問であった。ひとつは、断層に関するもので、規模の比較的大きいと思われる断層の数本が、空港予定地直前で切れてなくなっていることに対する疑問。他のひとつは、配布された資料のなかに学術用語に無い表現が使われたり、明らかに誤った表記が見られたことに起因するものであった。

これらについては明快な説明が得られなかったが、今後の調査として、予定地本体に 60 本、斜面に 26 本の、最深 30 m に及ぶボーリングと弾性波(地震波)による解析等を進め、確かな状況を解明しながら具体化する計画が示された。

### (3) 治水防災対策

- ①排水計画：工事中及び開港後、空港外に排水される雨水や土砂が下流の河川等に影響を与えないように、湯日川水系に 4ヶ所、坂口谷川水系に 5ヶ所の調節池を設置する。
- ②河川改修：排水計画と併せ、湯日川、坂口谷川、勝間田川の三河川について必要な河川改修を行う。

この他、多方面にわたる説明を受けたが、紙面の都合で割愛する。特に興味を感じたことを2点だけ付記したい。

- ・航空旅客概要：2003年時点で178万人／年の需要予測が示されているが、実際はこれを大幅に下回る見通し。
- ・新幹線新駅：県としては、新駅の実現に向けてJR東海に対して積極的に働きかけていくとのこと（東側に通常のターミナル方式、直下に地下ターミナルの2案を用意している。）

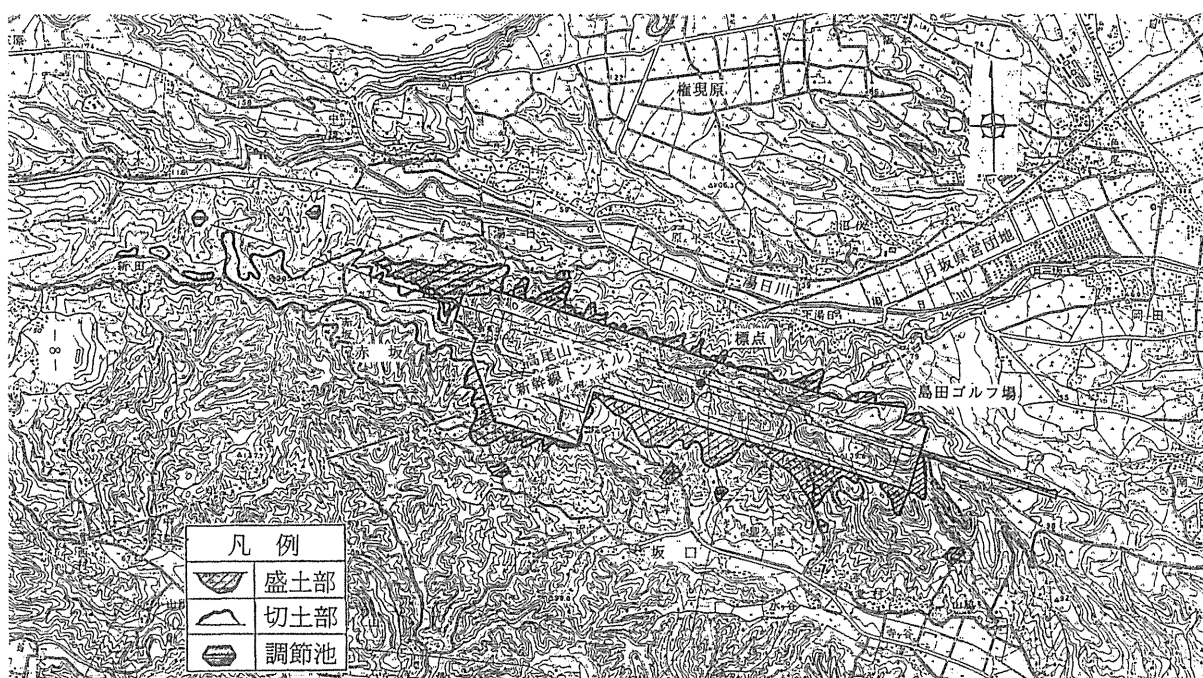


図2 静岡空港造成計画平面図  
～静岡空港計画関連資料より抜粋～

## 2 高尾山・石雲院周辺（ターミナルビル予定地）～千頭ヶ谷池（調整池）周辺

説明会終了後、空港予定地西側、垂穂寮周辺（標高165m）へ向かう。この付近は、約20m切り土して制限表面としての条件整備をするほか、最大規模の調整池が谷筋に計画されている。新幹線第一高尾山トンネルの南西出口付近を観察後、石雲院周辺では坂部原礫層の露頭を観察した。

最後に観察した千頭ヶ池（調整池予定地）は、江戸時代に完成された溜め池とのことであったが、12月ということもあってか、水位はかなり低かった。この千頭ヶ池付近にはかなりの軟弱層があるので、補強していくことが望ましいとの指摘があった。

今回の巡検では、果たしてこんな所に空港ができるのだろうか？との思いを拭いきれなかった。しかし、そうは思いながらも心の一方では、技術を駆使する人間の力を信じて、完成された空港のイメージを描こうとしている自分を感じ続けた一日となった。

地権者および周辺住民との十分な話し合いと、確かな調査に基づく設計と施行によって、すべての人たちに祝福される空港の21世紀初頭の完成を祈りつつ報告とする。