

中部地方建設局 正員 飯田修三

正員 ○北村理太郎

1 概要

昭和36年3月、東海道の狭窄部、静岡県由比町寺尾に発生した地すべりを契機として、この地すべり再発防止の恒久対策としての「由比地すべり対策要綱」が閣議決定された。要綱の主旨は、由比町前面の海域55^{km}の区間に海岸堤防を新設し、地すべり滑溜土と共に同山頂部の約120万^m³の土を排除し、これを排土を直下の新堤背面に埋立て、東京一名古屋高速自動車国道および現国道1号線の拡巾と同線バイパスの路体を形成させようとするもので、国土の開発と保全を同時に行なおうとする画期的なものであった。

事業の実施は農林省、建設省の共同事業として実施され、地すべり山の排土と埋土地先までの運搬は農林省直轄として、東京営林局が行い、海岸堤防の新設、排土の収容による路体の築造等は、海岸保全施設整備事業費(16%)、一般国道改築費(134%)、日本道路公団東名高速道路建設費(850%)の3費目の合算(総事業費67億円)により、建設省直轄として中部地方建設局が行なったものである。

新海岸堤防は、由比町全域にわたる約55^{km}の区間に、漁港2ヶ所、小河川2ヶ所等の高架橋りょう区間を挟み延長約4600^mを築造するものであり、排土の収容、上記高架橋りょう下部工を含めて、昭和37年4月より昭和41年3月までの4ヶ年間で予定通り完工したものである。

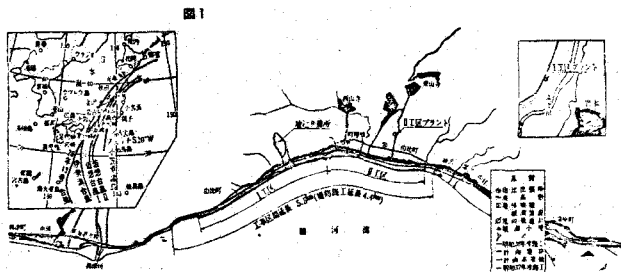


図2 標準断面図

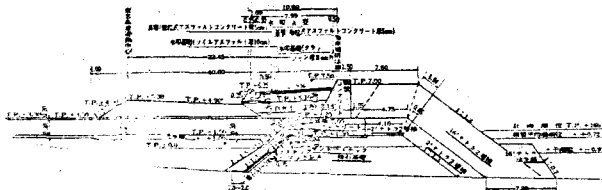
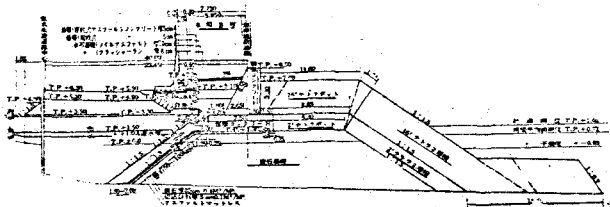


図3 由比漁港標準断面図



2. 工事の施工

工事場所は気象条件の悪い波浪帯付近にある関係で、舟の使用はきわめて困難な箇所であり、また近くに船舶の停泊道がないことなども考慮して、陸上より片押しで基礎マウンドを形成しつつ背後に土砂を埋め立ててゆく方式に決定した。

施工上特に考慮する内題

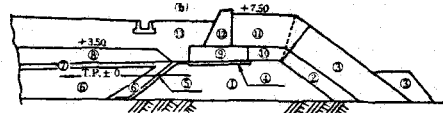
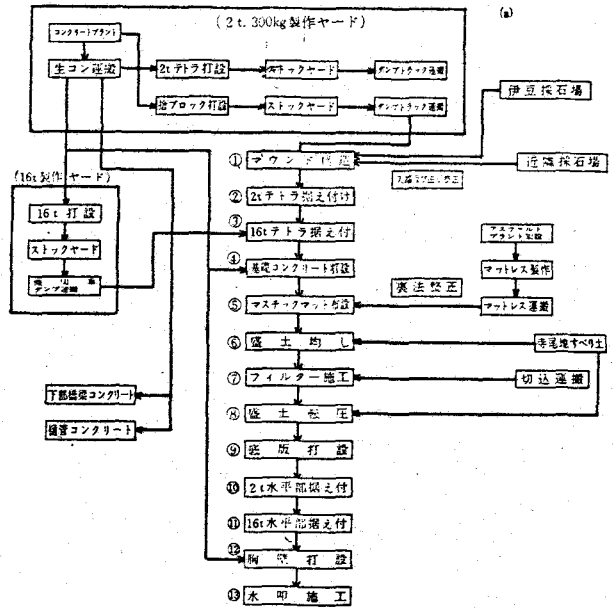
① 波浪による手戻りをみさえること。

a) 通常生起する波浪により捨石マウンドの流失を防止するため、セテトラポッドの施工を捨石マウンドに引き続き施工する。(捨石のみによる延長は作業上必要な最小限とする)

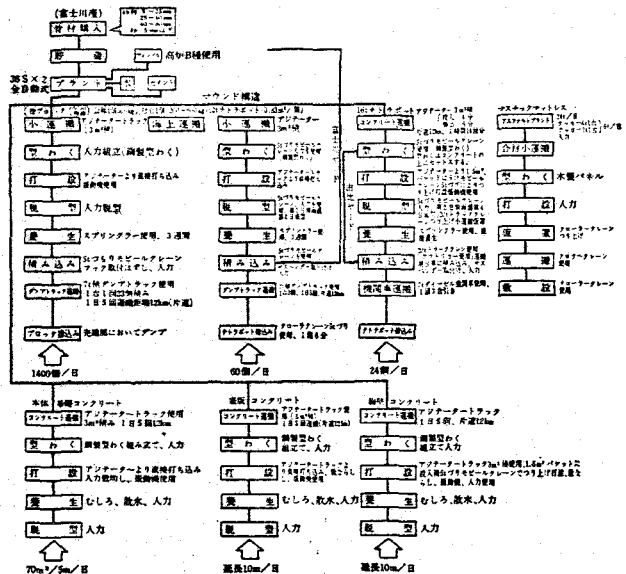
b) 台風等による被害防止のため台風期中は基礎マウンドのセテトラポッドによる無被覆部を作業上必要な最小限とする。

c) 法部テトラ施工後、基礎マウンドの安全を期するため背後盛土を地すべり防止の許す限り早期に施工する。(最小限TP+1.5"までの盛土を施工する) なおこの用土は、運搬路作業敷地、およびストックヤード等に利用する。

作業方法図



作業系統図



② 基礎地盤、捨石マウンドおよび消波工の施工等に対する措置

- a) マウンド施工後、地盤あるいはマウンド沈下が十分完了した後底版コンクリートの打設を考慮する（重機の走行による外、波浪による締固めを期待する）
- b) 底版コンクリート打設後なおこの安定状況を十分確認の上、胸壁打設時期を考へる。（工期の許す限度において胸壁施工時期を後とし、できる限り底版コンクリートまでの状態で一度は台風期を通過させるよう考へた）
- c) 16セテトラポッド法部の施工は、配列、組み合わせ等十分入念に施工しても台風等の波浪により、補修を要するヶ所が生じて来る。これらのヶ所の補修を胸壁コンクリート施工前に、水平部16セテトラポッド据え付けと同時に施工する（ジブクレーン使用）
- d) 胸壁前列のテトラポッド据え付けと同時に据付け済のテトラポッド消波工としての機能を十分發揮しうるよう補修を行う（ジブクレーンによる据え付け）

昭和37年着工以来4ヶ年、予定通り本年3月、合併事業にかかめる全工事を完了し、期を同じくして農林省担当の附工工事も終り、山は当時の赤肌を脱ぎ捨てて緑土の緑に覆れ前面の海には巨大なテトラポッドで守られた海岸堤防が延々と続いた通り、陽光明媚で知られたこの土地に又新しい人工の美を加えた。

過日、静岡県、日本道路公団に対し、引渡しを終了し、最後の仕上げとモリウバキ公園単独工事（橋りょう、上部工、路盤、舗装工事）のバトンタッチも円滑に行なわれ、昭和43年の開通を目標に最後の趣意が込められている。

昭和40年9月、はかばか着工以来最大とモリウバキ24号台風の洗礼を受けたが、海岸堤防に關する工事が終了した時点においては新しい堤防機能の実物実験に値する貴重な試験であった。

最後に事業の実施にあたり終始、適切な指導と激励と協力を頂いた関係各位に対して、深甚な謝意を表する次第である。