

# 「第5回都市計画道路殿町羽田空港線ほか道路築造工事に関わる河川河口の環境アドバイザー会議」概要

## アドバイザー会議での意見等に関する検討結果

### 【0.7Kp ラインでの測量結果について】

#### 1. 意見

0.7Kp ラインで浚渫直後の春季と比べて秋季の土砂堆積が著しい。どの程度の堆積厚さとなるのか測量結果を基に確認すること。

#### 2. 結果

- ・ 0.7kP の測量結果横断面図を以下に示す。
- ・ H30.5 月と H30.10 月を比較して、最大 1m 近い堆積が確認された。
- ・ 0.7kP 調査測線は、下流側の鋼矢板境界部、及び浚渫境界部付近となり、堆積しやすい形状であることから、土砂が堆積したものと推測される。
- ・ 今後も経過観察を行う。

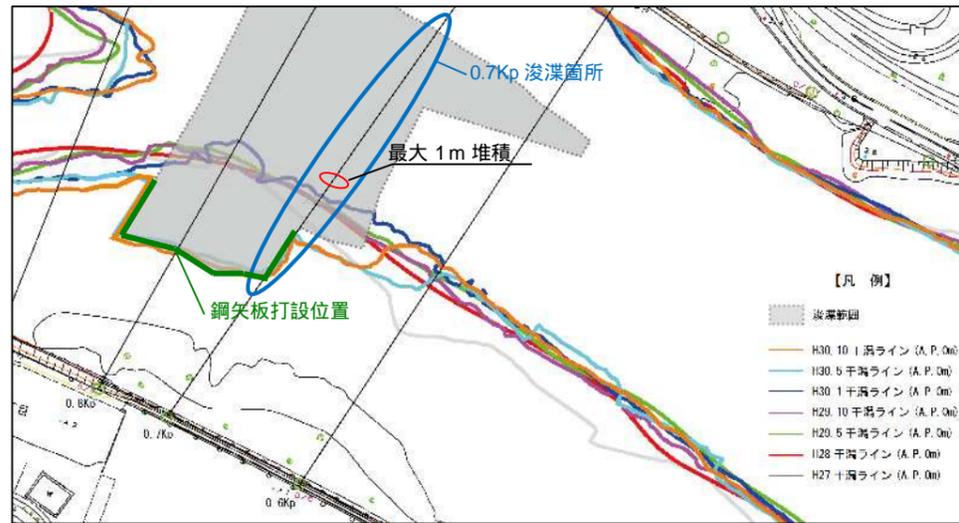


図1 0.7Kp 付近測量結果平面図



図2 0.7Kp 測量結果横断面図

### 【緩衝帯 No.11 の地盤測量結果について】

#### 1. 意見

緩衝帯測量結果について、測線 No.11 の地盤高が下がっているため、再度測量データを確認すること。

#### 2. 結果

- ・ 測量データを再確認した結果、正常値であることを確認した。
- ・ 現地調査を行った結果、鋼矢板付近において、地盤高が下がっている傾向が見受けられた。
- ・ 今後も経過観察を行う。

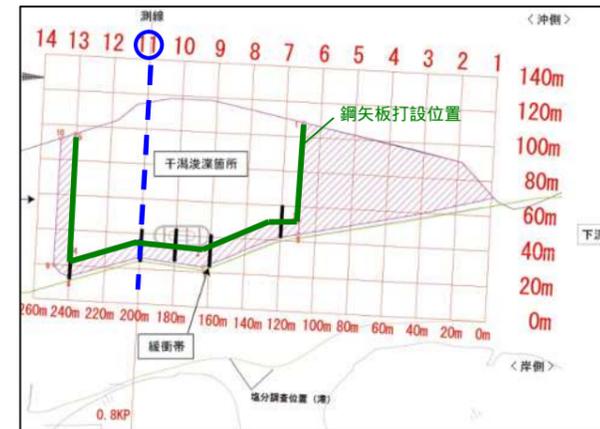


図3 緩衝帯測線 No.11 位置図

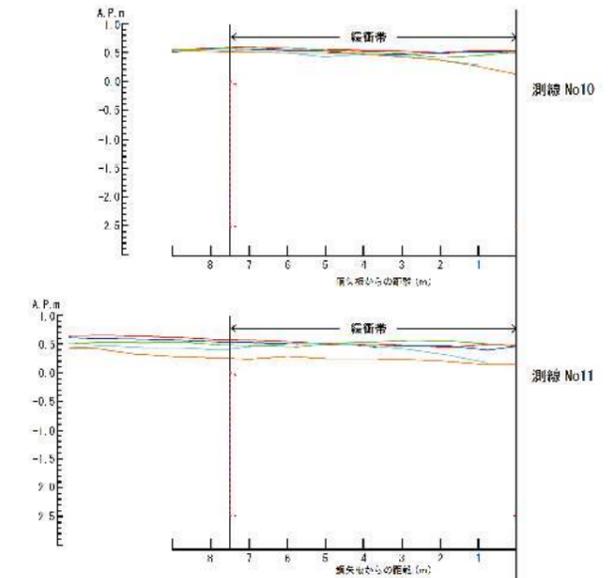


図4 横断面

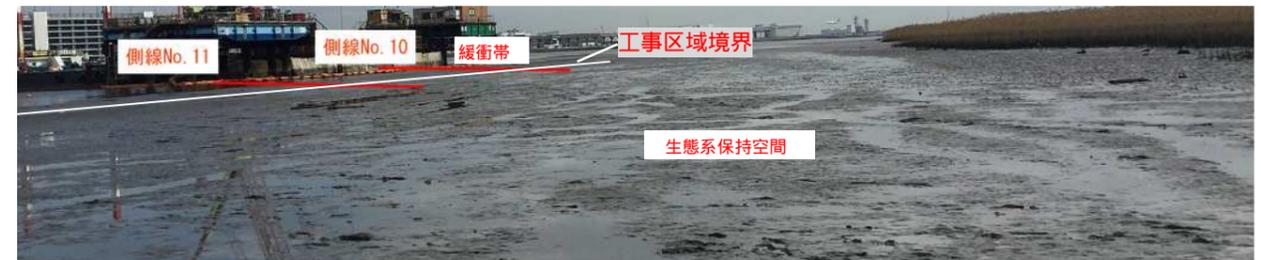


写真1 側線 No.11 付近現地状況



写真2 緩衝帯現地状況



写真3 生態系保持空間

# 「第5回都市計画道路殿町羽田空港線ほか道路築造工事に関わる河川河口の環境アドバイザー会議」概要

## 【橋脚部分の埋戻し材の検討について】

### 1. 意見

橋脚部分の埋戻しに関して、質問があり、3.埋戻し計画(当初)に記載する内容を説明したところ、有識者より表層は周辺と同様の底質環境となるよう配慮し、周辺からの土砂供給を活用した埋戻しを検討することとの意見をいただいた。

### 2. 概要

橋脚部の埋戻し材について、鋼管矢板井筒内の支保工撤去時の安定性および躯体構築時における作業足場確保の観点から山砂(購入材)による埋戻しを予定していた。

下図に示すように、鋼管矢板切断後に掘削河床まで山砂で埋め戻す計画であったが、有識者からの意見を受け以下の検討を実施した。

### 3. 埋戻し計画(当初)

鋼管矢板井筒内の埋戻しは山砂(購入材)で行い、A.P-0.700mまで埋戻す計画としている。

埋戻し後に鋼管矢板を切断するが、当初は切断部分の撤去時に撤去部分の空間に埋戻し土が充填されるように余盛する計画としている。

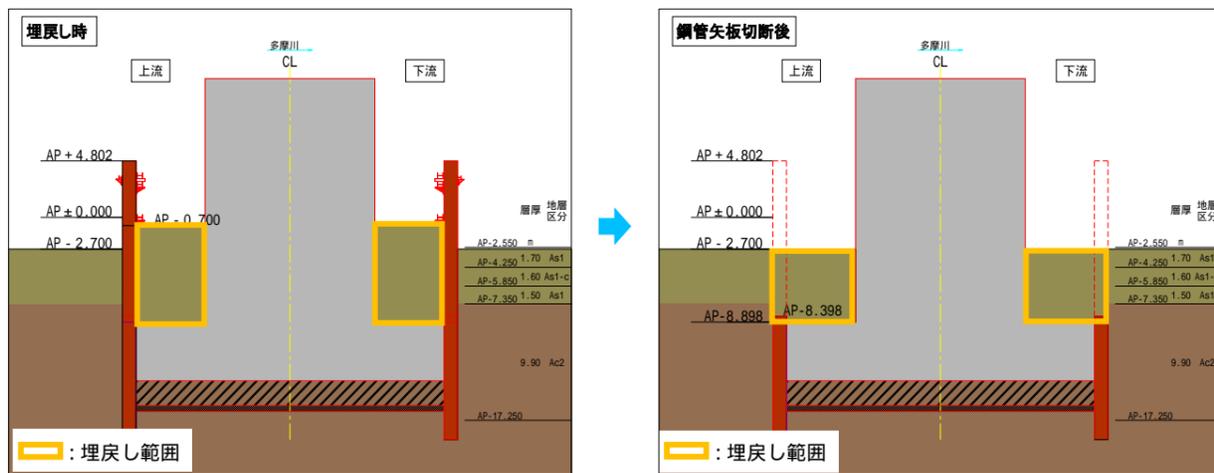


図5 P4橋脚埋戻しステップ図(当初)

### 4. 埋戻し材料

- 埋戻し材料は、千葉県君津産の山砂を使用予定である。
- 君津産山砂の粒度組成は、砂分91%、中央粒径0.26mmの砂質土である。

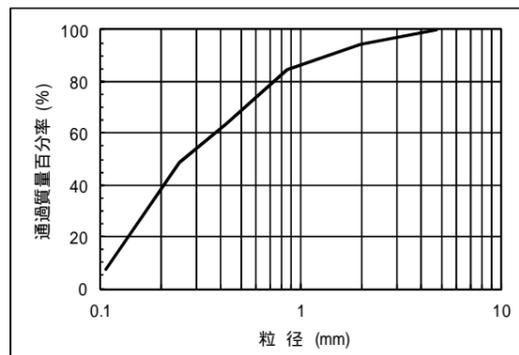


図6 埋戻し材の粒径加積曲線

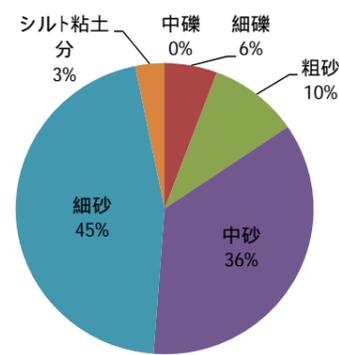


図7 埋戻し材の粒度分布

### 5. 環境調査結果と原地盤の底質との比較

- P4橋脚は航路よりも川崎側にあり、上流側の調査地点3-c-1と下流側の調査地点5-c-1の間に位置する。このため、P4橋脚周辺の表層の底質環境は、両地点と類似した環境であると推測される。
- よって、周辺からの土砂供給による自然堆積は当初の原地盤の回復に有効と考える。



図8 環境調査地点図

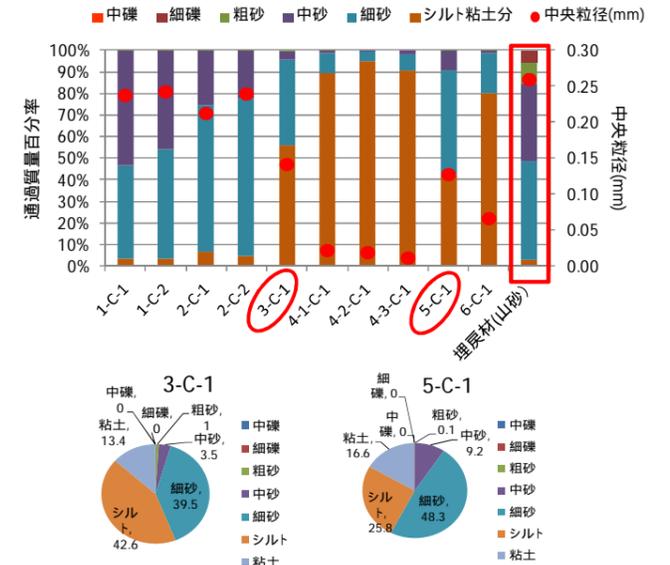


図9 河川内の調査地点の粒度分布

### 6. 結果

周辺からの土砂供給による埋戻し方法を実施する計画とした。

以下に検討結果の詳細を示す。

- ボーリング調査結果でP4橋脚の底質は砂質土であったことから、砂分80%以上の埋戻し材は周辺の底質環境に適した材料であると考えられる。
- 一方、環境調査の結果では、表層部分はシルト・粘土分が堆積していた。
- 以上の結果より、P4橋脚の埋戻し時に早期に周辺環境と同様の底質環境になるように、河床高より50cm深いAP-3.2mまでは山砂で埋戻しを実施し、表層~0.5mの範囲(AP-2.7m~AP-3.2m)は埋戻しは実施せず、周辺からの土砂供給による埋戻しとする(図10参照)。

\*環境調査では表層-0.2mの範囲までの結果であるが、安全側を考慮し表層-0.5mとした

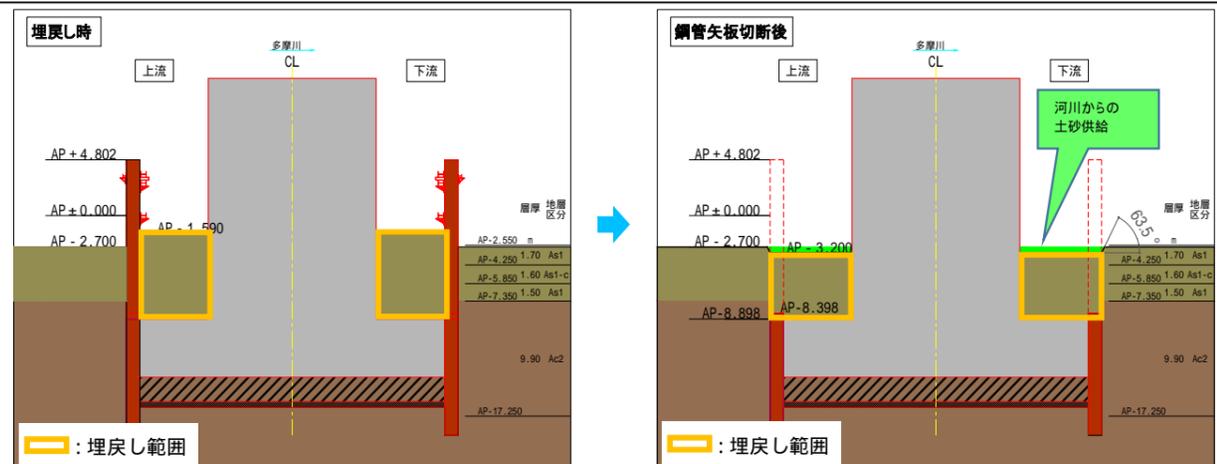


図10 P4橋脚埋戻しステップ図(検討結果)