

多摩川水系

海老取川河川整備計画

平成31年3月

東京都

目 次

第1章 流域及び河川の概要.....	1
第2章 河川整備の現状と課題	
第1節 高潮、地震等による災害の発生の防止又は軽減に関する事項.....	9
第2節 河川の利用及び流水の正常な機能の維持に関する事項	11
第3節 河川環境の整備と保全に関する事項	13
第3章 河川整備計画の目標に関する事項	
第1節 計画対象区間及び計画対象期間	17
第2節 高潮、地震等による災害の発生の防止又は軽減に関する事項.....	17
第3節 河川の適正な利用及び流水の正常な機能の維持に関する事項.....	18
第4節 河川環境の整備と保全に関する事項	18
第4章 河川の整備の実施に関する事項.	
第1節 河川工事の目的、種類及び施行の場所並びに 当該河川工事の施行により設置される河川管理施設の機能の概要.....	19
第2節 河川の維持の目的、種類及び施行の場所.....	23
第5章 河川情報の提供、地域や関係機関との連携等に関する事項	
第1節 河川情報の提供に関する事項	25
第2節 地域や関係機関との連携等に関する事項.....	25

第1章 流域及び河川の概要

(河川の概要)

海老取川は、東京の南部、大田区羽田旭町及び羽田5、6丁目と羽田空港1丁目の間にほぼ直線的に南北方向に位置する河川である。河川の北側で東京都港湾局管理の海老取運河に接続している。また、全川が潮汐に応じて水位が変動する感潮河川である。

海老取川は、多摩川から分派し、海老取運河に接続するまでの、流路延長1.04kmの一級河川であるが、流量配分を持たない河川である。また、海老取川は、港湾区域と河川区域が重複する共管区域となっている。



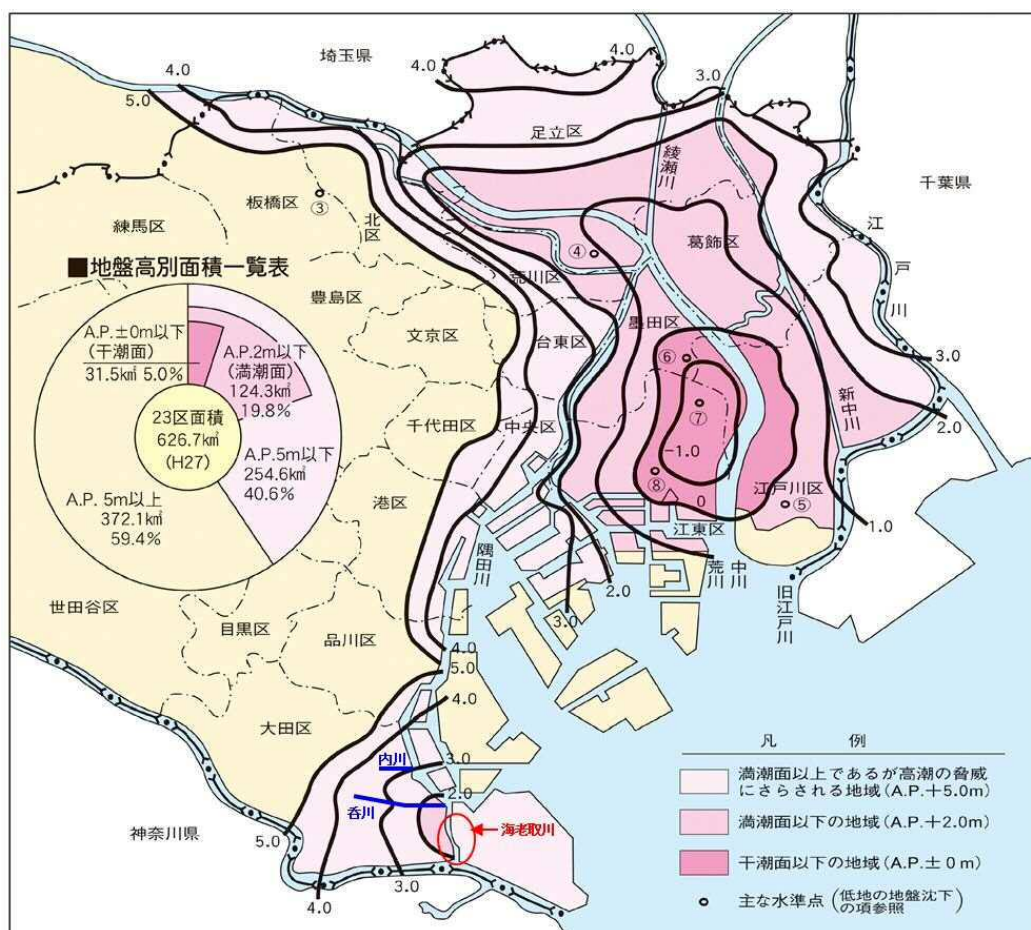
出典：国土地理院（電子地形図に橋名等を追記して掲載）

図 1-1 対象河川（海老取川）位置図

(地形・地質)

海老取川沿川は、多摩川と台地を開削して流れる^{のみかわ}呑川や^{うちかわ}内川などにより形成された沖積低地であり、標高 2m 以下の満潮面以下の地域である。この地域の多摩川低地は河口部に広がる^{さんかくすせいでいち}三角州性低地とこれを取り囲むように分布する旧河川による自然堤防・^{きす}砂州を中心に形成されている。また、多摩川河川沿いは河川敷、河口から東京湾沿岸及び海老取川右岸側は埋立地となっている。

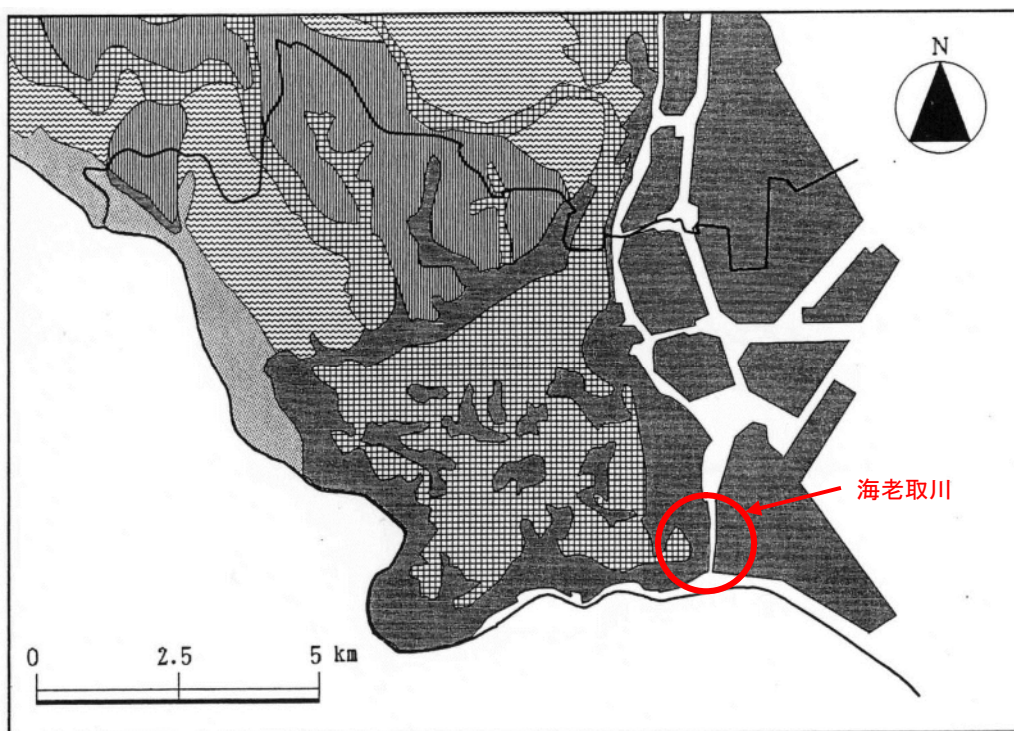
地質は、表層部に^{ちゅうせきそう}沖積層である「有楽町層上部砂層」と呼ばれる軟弱な砂がち堆積物が 8～10m 程度の層厚で分布している。有楽町層上部砂層は液状化の危険が高い地層であり、海老取川沿川は大地震などの地震災害に対して弱い地域であるといえる。



※A. P. (Arakawa Peil) とは荒川工事基準面のことで、標高 (T. P.) 0m のとき、A. P. + 1. 134m となる。

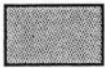
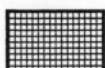
出典：「東京の低地河川事業」、平成 29 年 2 月 東京都建設局河川部

図 1-2 地盤高

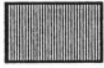
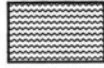


凡 例

未固結堆積物

-  礫がち堆積物
-  砂がち堆積物
-  泥がち堆積物

火山性岩石

-  ローム（下末吉面以上）
-  ローム（武蔵野面以上）

出典：土地分類図 13 東京都（国土庁土地局；1976）

図 1-3 地質図

(気候)

海老取川の位置する東京都区部の気候は、夏は南東の季節風が吹き蒸し暑く、冬は乾燥した北からの季節風により晴天の日が多く寒い、いわゆる太平洋岸気候区となっている。

平均年間降水量は1961年から2017年の平均で1,500mm程度であり、全国平均約1,700mmに比べると降水量は少ない。

東京における近年の年間平均気温は、16℃前後であり、過去100年間で3℃程度上昇している。特に夏場の最高気温が30℃を超える回数が顕著に増加し、都市域独特の局地気候であるヒートアイランド現象も出現している。

近年、このような現象によるものと考えられる局地的な集中豪雨が増えている。

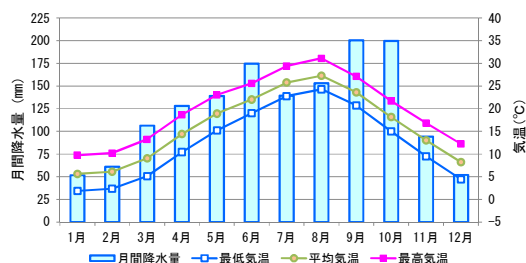


図 1-4 東京の月間降水量と気温の変化
(1961～2017 年)

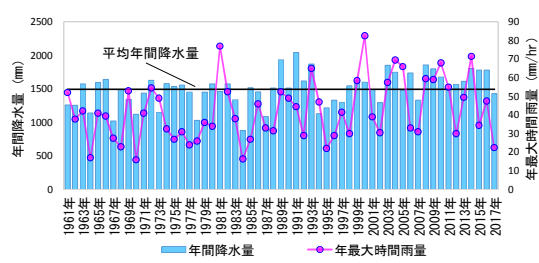


図 1-5 東京の年間降水量と
年最大時間雨量の経年変化(1961～2017 年)

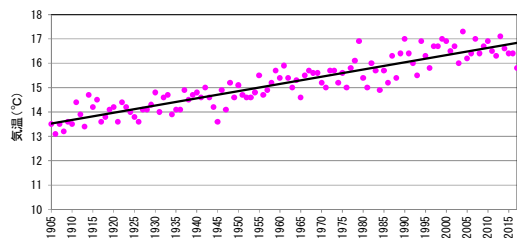


図 1-6 東京の年平均気温の経年変化
(1905～2017 年)

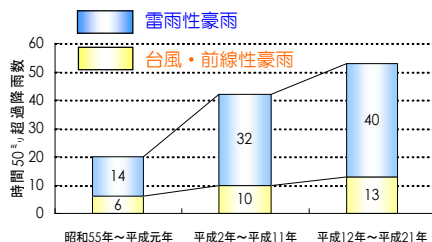


図 1-7 1 時間 50mm を超える
発生要因別降雨数の経年変化
(昭和 55 年～平成 21 年(過去 30 年間))

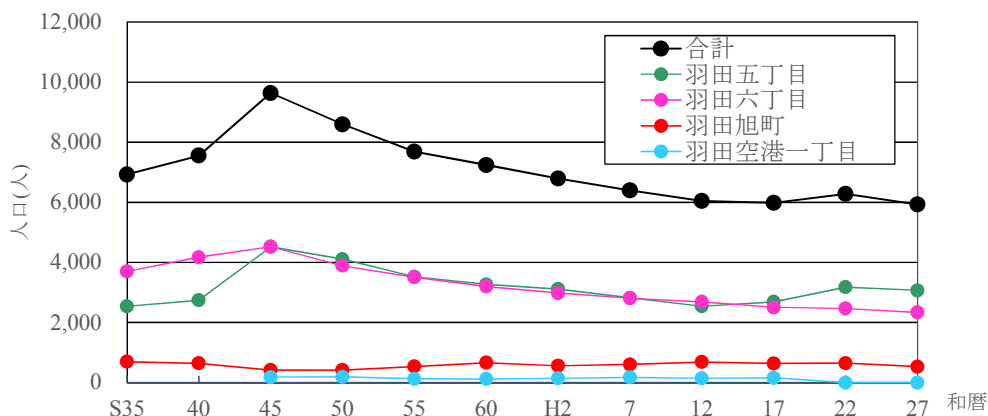
出典：気象庁ホームページ(図 1-4、5、6)

東京都内の中小河川における今後の整備のあり方について 最終報告書(図 1-7)

(人口)

海老取川は流域をもたない河川であるため、人口については流域人口ではなく、沿川町丁別の人口を示す。

海老取川左岸は羽田 5・6 丁目、羽田旭町、右岸側は羽田空港 1 丁目となっている。人口は昭和 45 年をピークに減少に転じ、現在は約 6 千人が居住している。



出典：国勢調査各年

図 1-8 海老取川沿川の町丁人口の変遷

(土地利用)

大田区では、戦後急速に都市化が進み、用途別土地利用面積は、平成 28 年では未利用地・公園・農用地・水面・森林・原野は 13%と少なく、宅地・道路等が約 87%と大半が市街地となっている。

市街化率（未利用地・公園・農用地・水面・森林・原野の自然地等を除いた比率）の変化は 80%前後で推移している。



出典：「東京の土地利用」東京都都市整備局

図 1-9 大田区の用途別土地利用比率と経年変化

（歴史と変遷）

●中世～江戸時代

羽田は中世以来の海村であり、「漁^{ぎょ}猟^{りょう}」に従事する「猟^{りょうし}師」が定着して生計を営み、「羽田猟師町」を形成していた。

江戸時代、羽田浦^{はねだうら}は幕府へ鮮魚を調達することで幕府の保護を受ける「御菜八ヶ浦^{おさいはちかうら}」の一つとなった。これは、江戸湾における漁猟の優先的特権であった。

江戸時代の元禄年間になると、羽田浦に田畑が増えてきており、猟師町の中にも農家が増加していった。

●明治期

明治年間は、海老取川は歩いて渡れるほどの浅瀬だったという。文字通りエビ（車エビでなく芝エビ）を取ったことが名称の由来と言われている。

明治期の羽田は絶景の地であった。明治 27（1894）年には鉱泉が湧き、旅館や料亭が営まれる。さらに、置屋・料理屋・待合の三つの施設がある花街（「三業地」という）に発展した。明治 35（1902）年には、蒲田－穴守間に電車が開通した。この賑わいは昭和 6（1931）年満州事変により、工場が進出し、軍需工業地区に変貌していった。

●昭和以降

昭和 2（1927）年、内務省港湾調査会は京浜運河の開削と埋め立て地造成計画（京浜運河計画）を決定し、昭和 14（1939）年には漁業権の大部分が東京府に買い上げられた。しかし、財源不足で計画が白紙撤回され、昭和 24（1949）年には新漁業法が成立し、東京湾沿岸海苔漁業は復活した。

昭和 30 年代に入り高度経済成長が進むにつれ、東京湾の汚染が深刻化する。結局、東京湾の水質汚濁により、漁場の確保が困難となり、漁業権の放棄を余儀なくされた。

●東京国際空港の開港から沖合展開・再拡張工事

羽田飛行場の発端は、大正 5（1916）年、穴守に日本飛行学校と飛行機製作所を設立したことに始まる。昭和 4（1929）年に通信省が、鈴木新田字江戸見崎の鴨猟場の北側の埋め立て地を買収し、飛行場を建設することになり、昭和 6（1931）年、東京飛行場が完成した。

昭和 20（1945）年 8 月 15 日終戦を迎えると、飛行場は接收され「ハネダ・エアベース」となった。

昭和 13（1938）年まで競馬場があった隣接の島との間を埋め立ててつなぐ工事が昭和 22（1947）年 9 月に完了した。面積は 260 万平方メートルとなり、外国の民間航空会社が乗り入れるようになる。「ハネダ・エアベース」は昭和 27（1952）年に一部が日本側に返還され、名称も「東京国際空港」に改称された。昭和 33（1958）年 6 月 30 日、全面返還となる。

その後、日本の経済成長に伴い空港需要が増大、周辺地域への騒音被害も大きくなる中、国・東京都・地元区による長期間の協議を経て、昭和 59（1984）年 1 月「東京国際空港沖合展開事業」がスタートした。平成 12（2000）年 3 月には滑走路の沖合展開、平成 16（2004）年

12 月には旅客ターミナルビル・空港アクセス道路が供用され、事業の概成を迎えた。

以降、首都圏空港需要の更なる増加から、限界に達した発着容量の制約によるボトルネックを解消するため、第 4 滑走路（D 滑走路）及び国際線地区（国際線旅客ターミナル、国際貨物ターミナル、エプロン等）の整備が進められ、平成 22（2010）年 10 月 21 日に第 4 滑走路及び国際線地区の供用が開始、同月 31 日から国際定期便が就航した。

●羽田空港跡地のまちづくり

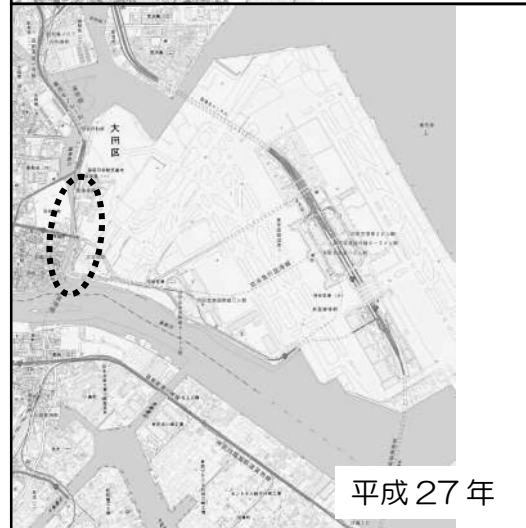
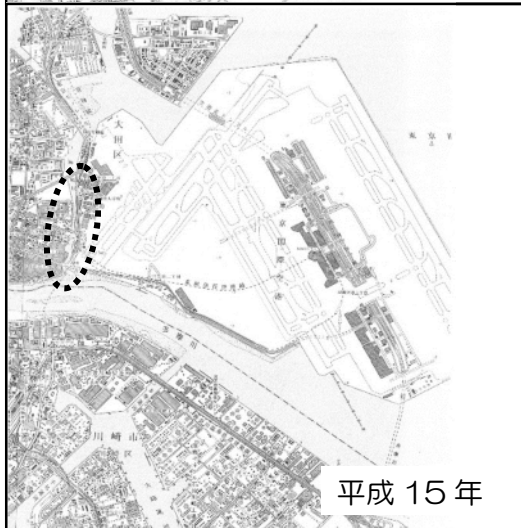
羽田空港の沖合展開事業により生じた空港跡地について、国土交通省、東京都及び地元区（大田区及び品川区）で構成する羽田空港移転問題協議会は、平成 22（2010）年に「羽田空港跡地まちづくり推進計画」を策定し、土地利用や基盤施設、まちづくりの進め方等について取りまとめた。この計画において跡地第 1 ゾーンは、空港・市街地との近接性を活かした創造と交流ゾーンとして、産業・文化交流施設、多目的広場等を整備するとした。

その後大田区は、平成 27（2015）年 7 月に「羽田空港跡地第 1 ゾーン整備方針」の策定を行い、都市基盤整備は土地区画整理事業の活用、また産業交流・文化発信拠点施設（第一期事業）は官民連携による事業手法で整備を進めることとし、平成 29（2017）年 5 月に第一期整備・運営事業予定者を決定した。現在は平成 32（2020）年の東京オリンピック・パラリンピック開会前のまちづくり概成を目指し、事業が進展中である。



出典：「羽田空港跡地第 1 ゾーン整備方針（平成 27 年 7 月）」大田区

図 1-10 羽田空港跡地第 1 ゾーンと周辺地区



出典：国土地理院

図 1-11 海老取川及び沿川の変遷

第2章 河川整備の現状と課題

第1節 高潮、地震等による災害の発生防止又は軽減に関する事項

(水害)

海老取川周辺は地盤が低く、特に左岸側は、防潮堤よりも軒先が低い家も見られるため、高潮などの水害を受けやすい地形となっている。このため、既往最大の高潮（A. P. +4. 21m）を記録した大正6年の台風、カスリーン台風（昭和22年）、キティ台風（昭和24年）、狩野川^{かのがわ}台風（昭和33年）などにより多くの水害に見舞われてきた。

表 2-1 主な水害記録（参考）

年月	災害種別	時間最大雨量 (mm)	総雨量 (mm)	潮 位 (A. P. m)	浸水面積 (km ²)	床上浸水 家 屋 (戸)	床下浸水 家 屋 (戸)
大 6. 9-10	暴風雨	16. 5	161. 6	4. 21	86. 60	131, 334	49, 004
昭 13. 8-9	暴風雨	30. 2	144. 1	2. 89	77. 90	42, 867	65, 703
昭 22. 9	カスリーン 台風	34. 7	166. 8	2. 50	114. 33	80, 041	45, 167
昭 24. 8-9	キティ台風	12. 6	66. 0	3. 15	92. 01	73, 751	64, 127
昭 33. 9	狩野川台風	76. 0	444. 1	2. 91	211. 03	123, 626	340, 404

※東京都全域のデータ

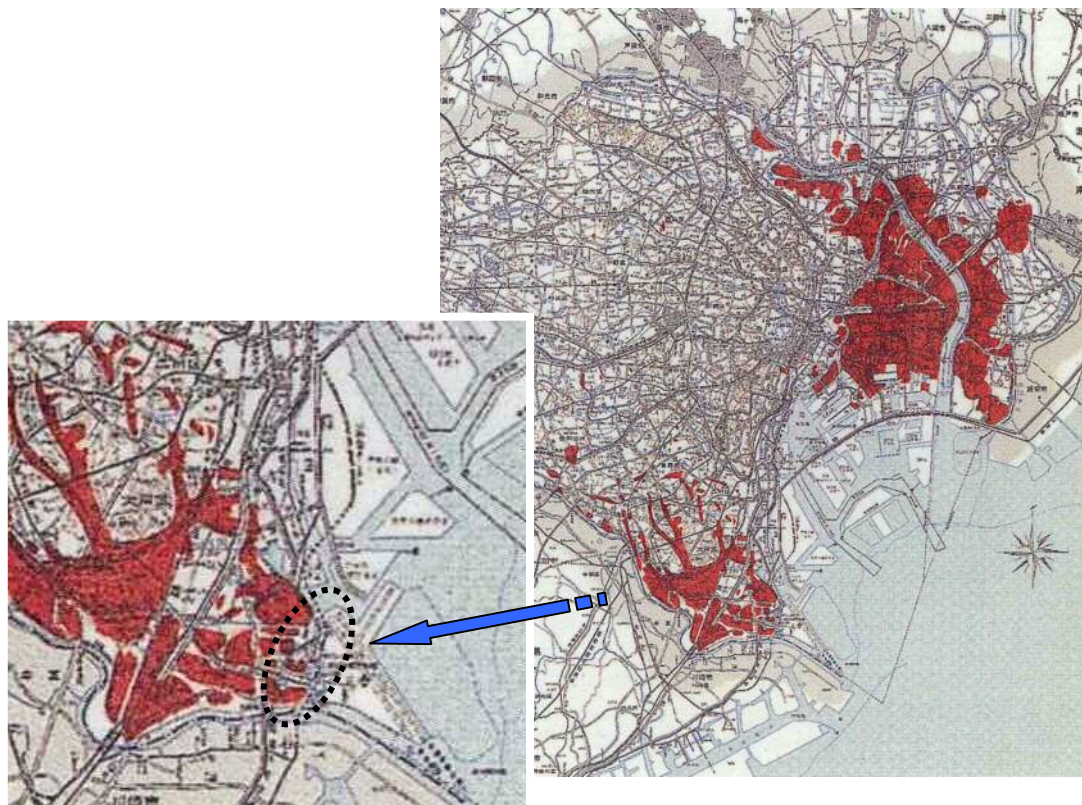
出典：東京都建設局資料

(治水事業)

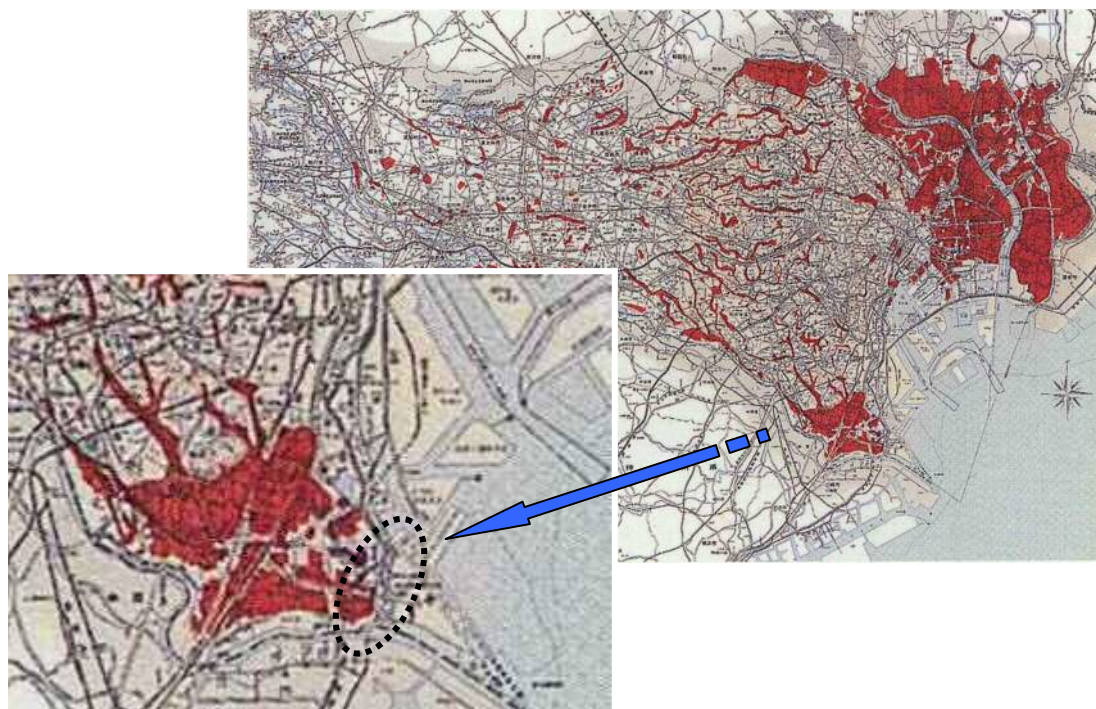
海老取川では、左岸側を高潮事業として昭和48年から防潮堤の建設を行い、平成3年度で完了した。右岸側については、現在までに防潮堤が未整備であるが、穴守橋上流の右岸側は、羽田空港跡地のまちづくりに合わせ、高潮対策を実施していく必要がある。穴守橋下流の右岸側については、背後地の利用状況を踏まえ、関係機関と連携し、今後の対応について検討していく。

また東京都では、平成7年1月の阪神・淡路大震災を契機に、耐震対策を実施してきた。平成23年3月の東日本大震災を受け、平成24年12月に東部低地帯の河川施設整備計画を策定し、それに基づき、海老取川（左岸）では防潮堤の耐震化を図っていく必要がある。

【キティ台風（昭和 24 年）による浸水被害】



【狩野川台風（昭和 33 年）による浸水被害】



出典：東京都建設局資料

図 2-1 海老取川周辺の浸水実績（キティ台風、狩野川台風）

第2節 河川の利用及び流水の正常な機能の維持に関する事項

(流況)

全川が感潮域であり、平常時の水位は潮の干満に左右されている。

海老取川に流入する河川はないが、降雨時に下水道局羽田ポンプ所から毎秒約 25m³ の放流がある。海老取川に連続する海老取運河では、呑川が合流している。

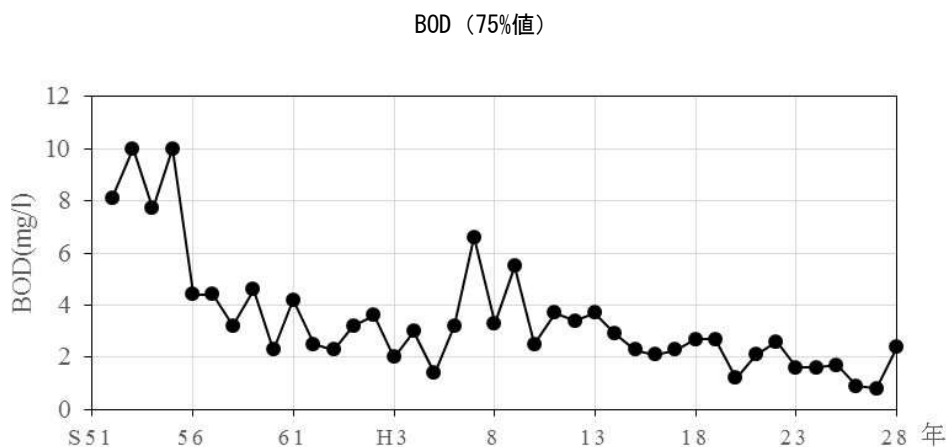
(水質)

海老取川の水質は多摩川、海老取運河、下水処理場の影響を受けて変化している。

近年、昭和 50 年代に比べ水質は改善され、直近の 10 ヶ年（平成 19 年から 28 年）の BOD は 0.8 ～2.7mg/l の間を推移し、平均で 1.8mg/l であった。

なお、海老取川は水質について環境基準による類型指定は行われていないが、上流側の多摩川中・下流は B 類型（BOD 3mg/l 以下）、下流側の海老取運河に合流する呑川は D 類型（BOD 8mg/l 以下）となっている。

海老取川の市街地側の地区は合流式下水道となっており、降雨時には、下水ポンプ場から生活排水の一部が雨水とともに放流されている。



出典：「大田区の環境調査報告書」各年、大田区

図 2-2 海老取川穴守橋地点の水質（BOD75%値経年変化）

(河川の利用)

海老取川及び海老取運河は東京湾内を結ぶ航路としての利用が見られる。通航している船舶としては、遊漁船、プレジャーボート、工事関係の船舶（警戒船等）が見られる。

東京都港湾局では、運河整備計画において計画水深を A. P. -3.00m と定めている。

海老取川上中流部の左岸側は遊漁船やプレジャーボート等の係留場所として利用されており、不法係留船が課題となっていた。この対策の一環として、平成 18～19 年度に暫定係留施設の整備を行い、平成 20 年 10 月、「東京都船舶の係留保管の適正化に関する条例」による重点適正化区域に指定し、指導・警告を強化した。この結果、現在、不法係留船は解消されている。

また、防災面からの河川の利用として、平成 7 年に発生した阪神淡路大震災を契機に、災害時における河川舟運の有効性が注目されたことを受け、災害時における河川舟運が有効に機能を果たすための拠点となる防災船着場を配置している。



図 2-3 船舶の係留状況（天空橋上流）



図 2-4 防災船着場（天空橋上流）

(水利権・漁業権)

現在海老取川では、水利権・漁業権は設定されていない。

第3節 河川環境の整備と保全に関する事項

(生物)

海老取川の河岸の多くは矢板やコンクリート直立護岸からなり、動植物の生息・生育・繁殖環境としては単調な形態となっている。

弁天橋上流付近には干潮時に露出する干潟^{ひがた}があり、動植物の貴重な生息・生育・繁殖環境となっているとともに、鳥類の休息場所となっていることが確認されている。

[魚類]

平成 17 年度調査、平成 18 年度調査、平成 23 年度調査及び平成 28 年度調査では、魚類は、5 目 12 科 33 種の生息が確認されている。そのうち、重要種として、2 目 2 科 11 種が確認された。外来種は確認されなかった。当該河川全域が感潮域であり、確認種は、サッパ、スズキ、マハゼ等、河川河口域から内湾にかけて生息する汽水・海水魚が主体である。干潟環境を好む重要種のマサゴハゼ、ミミズハゼ、ビリンゴは上流部の干潟部で確認された。

[底生生物]

平成 17 年度調査、平成 19 年度調査、平成 24 年度調査及び平成 29 年度調査では、底生生物は 27 目 53 科 109 種を確認した。そのうち、重要種として 5 目 9 科 13 種が確認された。上流部では干潟部を中心に、下流部では河床に堆積した泥中に潜って生活する種が多く確認された。

[鳥類]

平成 25 年度調査では、8 目 13 科 22 種の生息が確認されている。そのうち、重要種として、6 目 7 科 8 種が確認された。

多摩川分派点近くの静水域では多くの野鳥が観察されている。

[植物]

平成 17 年度の調査では、弁天橋のやや下流側右岸には干潟及び砂の堆積する箇所が見られ、ここにヨシ群落が成立していたほか、小面積ではあるもののシオクグ群落が分布する箇所がみられた。これらの植物群落の周辺において、クロベンケイガニやカワザンショウガイといった種が確認された。

表 2-2 主な生物出現種一覧

魚 類	確認種数	33
	主な出現種	コノシロ、サッパ、 マルタ 、ウグイ、 ニゴイ 、モツゴ、アユ、マゴチ、スズキ、ヒイラギ、キチヌ、ボラ、コトヒキ、ハタタテヌメリ、 ミミズハゼ 、 ヒモハゼ 、スミウキゴリ、 エドハゼ ※、 トビハゼ ※、 ビリンゴ 、ウロハゼ、マハゼ、 アシシロハゼ 、 マサゴハゼ ※、ヒナハゼ、シモフリシマハゼ、 アベハゼ 、 ヌマチチブ 、 チチブ
底生生物	確認種数	109
	主な出現種	カワザンショウガイ、 エドガワミズゴマツボ (ウミゴマツボ) ※、ホトトギスガイ、コウロエンカワヒバリガイ、マガキ、 ヤマトシジミ ※、アサリ、ソトオリガイ、 オオノガイ 、ホソミサシバ、クシカギゴカイ、アシナガゴカイ、ヤマトスピオ、イトゴカイ、キスイタナイス、ニッポンドロソコエビ、 チゴガニ 、 ユビナガスジエビ 、エビジャコ、 ヤマトオサガニ 、 クロベンケイガニ 、 ケフサイソガニ 、 シラタエビ
鳥類	確認種数	22
	主な出現種	カンムリカイツブリ 、カワウ、 ダイサギ 、 コサギ 、カルガモ、コガモ、オナガガモ、ヒドリガモ、 スズガモ 、ホシハジロ、キンクロハジロ、 オオバン 、 コチドリ 、 イソシギ 、ユリカモメ、セグロカモメ、ドバト、ハクセキレイ、タヒバリ、 オオヨシキリ 、スズメ、ムクドリ

赤字：環境省の「レッドリスト（日本の絶滅のおそれのある野生生物の種のリスト）」掲載種

青字：東京都の保護上重要な野生生物種（本土部）解説版（東京都）に掲載のあるもの。

※ただし、エドハゼ、トビハゼ、マサゴハゼ、エドガワミズゴマツボ（ウミゴマツボ）、ヤマトシジミは両方に掲載がある。

資料：

＊魚類は平成 17 年度調査及び平成 18 年度・23 年度・28 年度「河川水辺の国勢調査」（東京都建設局）

＊底生生物は平成 17 年度調査及び平成 19 年度・24 年度・29 年度「河川水辺の国勢調査」（東京都建設局）

＊鳥類は平成 25 年度「河川水辺の国勢調査」（東京都建設局）

(河川環境整備)

海老取川左岸の管理用通路は、多摩川の分岐点から海老取運河に至る全川で整備され、都民に開放されている。本区間は大田区により、「海辺の散策路」に指定されている。

なお右岸側については、ほとんどの箇所では水辺を散策できる通路がない。



図 2-5 河川沿いの遊歩道の整備箇所

※「海辺の散策路」とは

海老取川から平和島運河周辺などにかけて、空港臨海部の水とみどりの拠点を結ぶネットワークで、海岸沿いを散策できるように遊歩道を整備する事業である。

第3章 河川整備計画の目標に関する事項

（海老取川の将来像）

海老取川は、高潮や地震水害などの災害から都民の生命や財産などを守る大きな役割を担っている。流量配分をもたないため、治水対策としては、昭和34年の伊勢湾台風と同規模の台風が東京湾及び主要河川に対して最大の被害をもたらすコースを進んだときに発生する高潮に対して安全であることとする。

また、海老取川が地域と密接に関わり合い、地域の個性を活かしたものとしていくために、地域の人々との協力を通して、「地域に活きた親しめる川の復活」を進め、望ましい川の姿を実現していく。

（計画の基本理念）

海老取川は羽田空港に近接していることから、東京を訪れる人々が必ず目にする風景であり、その景観は東京の玄関口として重要である。しかし、現在の海老取川右岸側は、川沿いを散策できる通路が整備されていない状況にあり、河川に親しめる環境になっていない。また、海老取川は水辺の生き物にとって都市の中で残されている貴重な生息・生育・繁殖の場である。

以上の視点から、「東京の玄関口として地域の人々に親しまれ、水辺にふれあえる川づくり」を河川整備計画の基本理念として定める。

第1節 計画対象区間及び計画対象期間

（計画対象区間）

本計画の対象とする区間は、法定河川全川とする。

表 3-1 計画対象河川

河川名	全延長	対象 区間	上流端	下流端
海老取川	1.04km	1.04km	左岸：大田区羽田六丁目地先 右岸：大田区羽田空港一丁目地先	左岸：大田区羽田旭町地先 右岸：大田区羽田空港一丁目地先

（計画対象期間）

本計画の対象とする期間は、概ね 20～30 年とする。

なお、本整備計画については、沿川の社会的状況や水質など自然状況等の変化、新たな知見、技術革新などにより、計画期間内であっても必要に応じて改定していくものとする。

第2節 高潮、地震等による災害の発生の防止又は軽減に関する事項

（高潮対策）

高潮による災害の発生の防止及び軽減に関しては、昭和 34 年の伊勢湾台風と同規模の台風が、東京湾及び主要河川に対して最大の被害をもたらすコースを進んだときに発生する高潮（A. P. +4.1m）に対して、安全であることとする。

表 3-2 海老取川の計画諸元

計画高水流量	—
計画高水位	—
計画高潮位	A. P. +4.10m
計画堤防高	A. P. +4.60m
計画河床高	A. P. -2.00m

※整備の実施に際しては、共管区域のため、運河整備計画との整合を確認する。

(地震対策)

将来にわたって考えられる最大級の強さをもつ地震に対して、防潮堤の機能を保持し、水害による安全性を確保するため、耐震対策事業により、防潮堤の耐震性を確保していく。

災害時の避難経路や物資等の輸送経路として、河川管理用通路の利用に配慮する。

第3節 河川の適正な利用及び流水の正常な機能の維持に関する事項

不法係留船舶が解消された海老取川では、今後も巡視等を行うことで、不法係留の再発防止を図り、河川の適正な利用に努める。

第4節 河川環境の整備と保全に関する事項

人々の憩いの空間として利用性の向上を図るため、人々が通行できるテラス等を整備し親水機能を高めていくとともに、河川管理用通路や護岸などを利用した河川緑化を進める。

また水辺の生き物にとって貴重な生息・生育・繁殖環境の創出・保全・再生に努める。

第4章 河川整備の実施に関する事項

第1節 河川工事の目的、種類及び施行の場所並びに当該河川工事の施行により設置される河川管理施設の機能の概要

(河川工事の目的、種類及び施行の場所)

(1) 高潮、地震等による災害の発生の防止又は軽減に関する事項

左岸の防潮堤整備済み区間において、将来にわたって考えられる最大級の強さをもつ地震に対して防潮堤の機能を保持し、水害に対する安全性を確保するために、既設防潮堤の耐震対策を実施する。

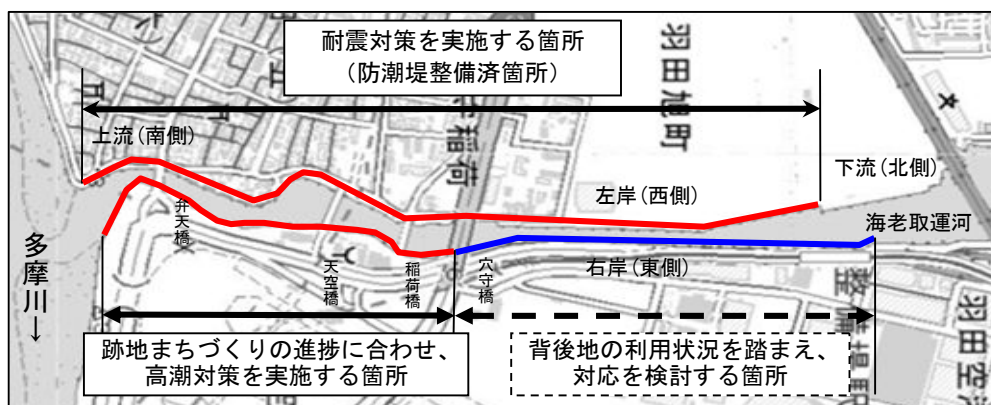
右岸側は穴守橋から多摩川にかけて、跡地まちづくりの進捗に合わせ、昭和34年の伊勢湾台風と同規模の台風が東京湾及び主要河川に対して最大の被害をもたらすコースを進んだ時に発生する高潮(A.P.+4.1m)に対応できる新たな防潮堤を整備する。その他の区間は、背後地の利用状況を踏まえ、関係機関と連携し、今後の対応を検討する。

整備済みの河川施設は、整備計画期間(概ね20～30年)において、老朽化等による機能低下が懸念されるため、施設の改良を行うとともに、堤防等の質的整備を実施する等、必要に応じて適切な措置を講じる。

表4-1 高潮、地震時の水害等の防止に係る河川工事の種類及び施行の場所
設置される河川施設等の機能等

工事の種類	設置される河川管理施設	施行場所
耐震対策	耐震護岸※ ¹	左岸(全川)
高潮対策	防潮堤※ ²	右岸(穴守橋～多摩川)

※¹ 既設防潮堤の耐震対策を実施する。※² 耐震性を考慮し、新たな防潮堤を整備する。



出典：国土地理院(電子地形図に橋名等を追記して掲載)

図4-1 整備箇所図

(2) 河川環境の整備と保全に関する事項

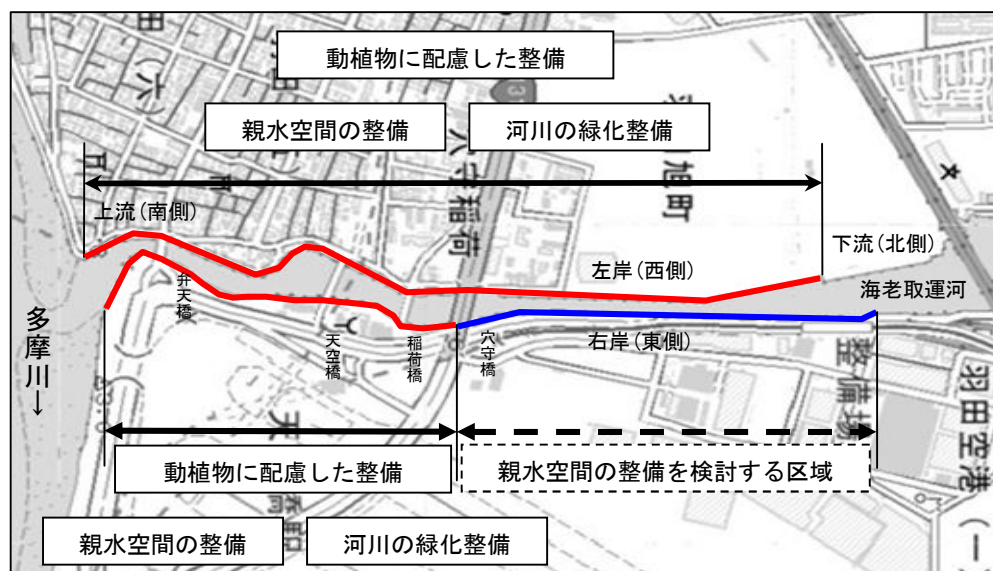
左岸側の耐震対策を実施する箇所では、上部を開放し水辺へ近づけるようにする。

右岸側は穴守橋から多摩川にかけて、跡地まちづくりと一体となって、管理用通路の整備や水辺へ近づけるようにする等、親水性かつ景観に配慮した整備内容を検討していく。

また、河川管理上や治水安全性との整合を図りながら、可能な範囲で管理用通路への植栽やツタなどによる護岸の緑化を実施していくとともに、自然石を設置するなど生き物の生息・生育・繁殖環境の創出・保全・再生に努める。

表4-2 河川環境の整備に係る河川工事の種類及び施行の場所

工事の種類	施行場所	内容
親水空間の整備	左岸（全川）	耐震護岸の上部を開放し水辺へ近づけるような整備
	右岸（穴守橋～多摩川）	管理用通路（散策路）や水辺へ近づけるような整備
河川の緑化整備	全川	管理用通路への植栽、護岸緑化など
動植物に配慮した整備	全川	動植物の生息・生育・繁殖環境の創出・保全・再生



出典：国土地理院（電子地形図に橋名等を追記して掲載）

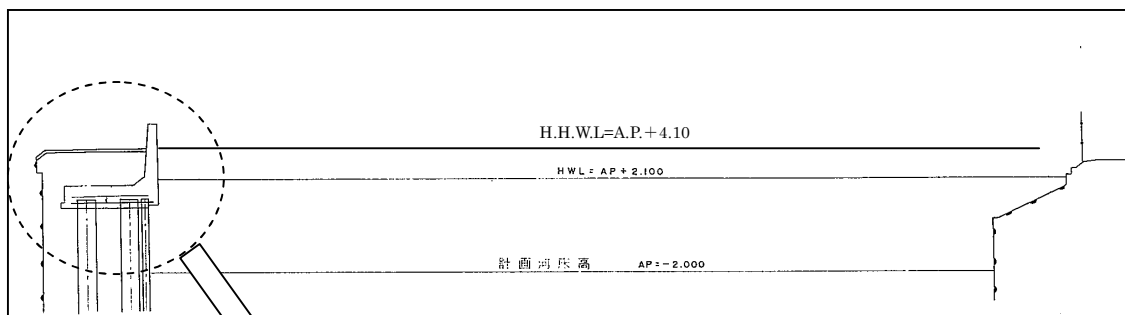
図4-2 河川環境整備箇所図

(左岸整備イメージ図)



(左岸標準断面図)

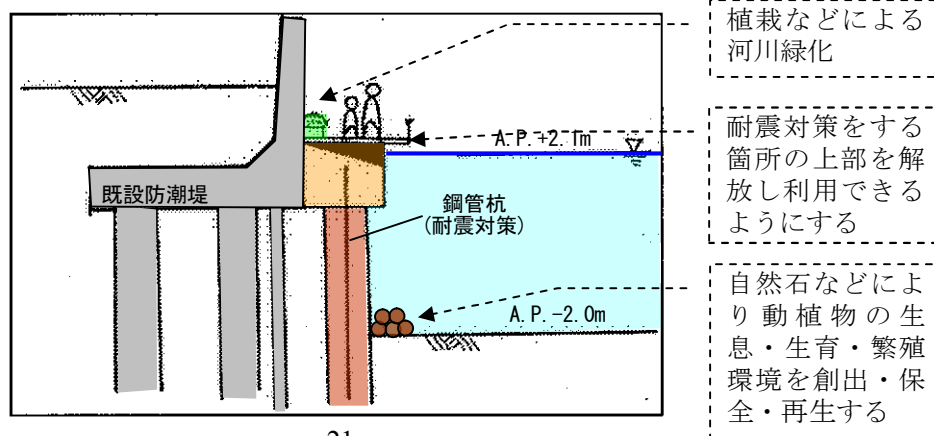
現況標準断面図



※運河整備計画としての計画水深は A.P.-3.0m

穴守橋下流左岸部イメージ断面図

(耐震護岸整備箇所)

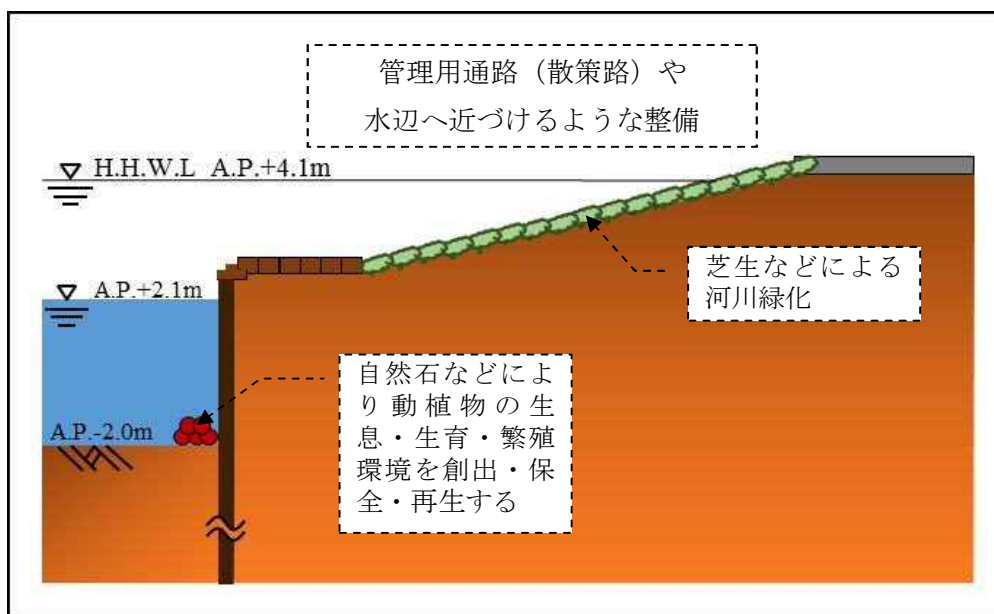


(右岸整備イメージ図)



(右岸イメージ断面図)

穴守橋上流区間右岸イメージ断面図
(高潮防潮堤整備箇所)



※運河整備計画としての計画水深は A.P.-3.0m

第2節 河川の維持の目的、種類及び施行の場所

河川の維持のうち、高潮、地震等による災害の防止又は軽減に当たっては、関連する情報を的確に収集するほか、河道、防潮堤、及びその他の河川管理施設等を良好な状態に保ち、その本来の機能が発揮されるよう、異常の早期発見に努め、適切な維持管理を行う。また、災害に対して迅速かつ的確に対処する。

河川の適正な利用及び流水の正常な機能の維持並びに河川環境の保全に当たっては、現況の流水機能、河川の秩序ある利用形態を維持するとともに、地域特性に応じて親水機能や生態系保持機能の維持、保全に努める。

なお、海老取川は、全川にわたり港湾区域と河川区域の重複する区域となっており、港湾管理者である東京都港湾局との事務分担により浚渫は港湾局が実施することとなっている。

実施にあたっては、区などの関係機関と連携を図ると共に、河川で活動している漁業協同組合や市民団体の活動を支援し、住民参加による河川維持を推進する。

（高潮、地震等による災害の発生の防止又は軽減に関する事項）

- (1) 護岸等の河川管理施設について、高潮・地震等に対する所要の機能が発揮されるよう、巡視、点検等により状況を把握するとともに、補修、更新等の必要な対策を行う。

表4-3 主な河川管理施設

主な河川管理施設等	施設の場所
防潮堤・管理用通路等	全川（延長1.04km）

- (2) 河川敷内の草木については適正に管理する。除草の時期や方法については、生態系にも配慮して決定する。
- (3) 高潮時の的確な水防、警戒避難及び復旧に資するため、多摩川や呑川の河川情報、気象庁の潮位情報などを利用して情報を収集する。
- (4) 水防上注意を要する箇所を定め、水防管理者に周知するとともに、水防訓練を実施するなど、水防管理者との連携による高潮対策を行う。
- (5) 地震等の発生により防潮堤等の河川管理施設が被災した場合には、迅速かつ的確に復旧対策を行う。

（河川の適正な利用及び流水の正常な機能の維持、並びに河川環境の保全に関する事項）

（1）良好な水質等の維持

関係機関等と連携して水質や底質調査を定期的を実施し、環境基準を超える有害物質などが検出された場合には、対策を検討の上、早期に適切な処理を実施する。また、水質維持・向上を目的に河道浚渫を実施するとともに、生活排水に関する啓発活動等、地域及び関係機関と協力連携を図ることで、水質の保全に努めていく。

（2）流水機能の低下、景観の悪化を防ぐため、水面清掃を行う。

（3）秩序ある水面利用に支障となる放置船舶等について、関係機関と連携して適正化を図る。

（4）動植物などに配慮した良好な河川環境の維持管理を図るために、地域住民、NPOなどと連携し、河川清掃や治水・景観等を踏まえた適切な植栽管理などを実施するほか、動植物などのモニタリング調査を実施し、その結果を施策に反映させる。

（5）親水施設等の河川管理施設について、その機能が確保されるよう、関係機関、市民団体と連携し、適正に維持管理を行う。

第5章 河川情報の提供、地域や関係機関との連携等に関する事項

第1節 河川情報の提供に関する事項

高潮等による被害を最小限にとどめるために、高潮浸水想定区域図による情報提供や区によるハザードマップ等の作成支援を行うとともに、インターネットや携帯電話による情報の提供・充実、区による警戒避難体勢の充実、防災教育など、関係機関と連携してソフト対策を推進する。

また、多様化する流域住民の高いニーズに応えるため、治水のみならず河川に関する様々な情報について、インターネットや各種印刷物での提供や、河川愛護月間の取り組みを推進するなどの広報活動により、河川の整備及び河川愛護に広く理解が得られるよう努める。

第2節 地域や関係機関との連携等に関する事項

（情報・意見の交換）

河川の整備、維持管理について地元自治体や地域住民等との情報や意見の交換を行い、河川管理上支障のない範囲で地域の意向反映に努めるとともに、河川に対する住民と行政との共通認識を醸成し、良好なパートナーシップの形成に努める。

（河川愛護活動）

河川清掃など、日常的な管理については、関係機関と連携して、活動する市民団体等を支援するなど、住民参加を推進していく。

（総合的な学習）

身近な自然体験の場である河川を環境学習に活用するため、地域や関係機関による活動を支援する。

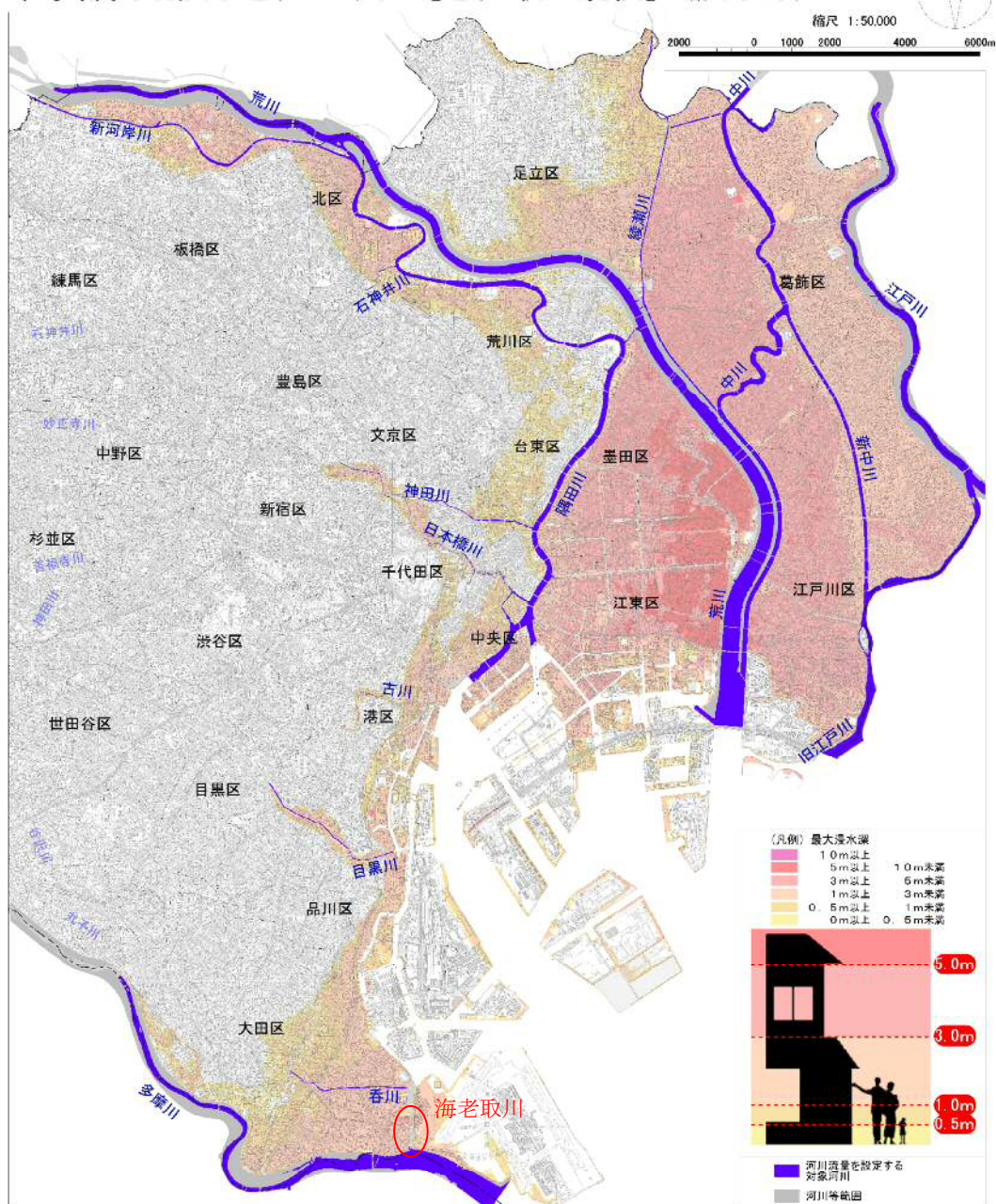
（広域防災機能）

地震発生後の防災用水として、関係機関と連携し、海老取川の河川水の有効利用に努め、地域の防災機能の強化を支援する。

（水質事故への対応）

水質事故について、地元自治体などと連携して、事故状況の把握や、関係機関への連絡など、被害の拡大防止、円滑な現状回復のために必要な措置を講じる。

東京都高潮浸水想定区域図〔想定最大規模〕（浸水深）



- 概説
 - この図に関する詳細な説明については、「高潮浸水想定区域図について（説明資料）」をご覧ください。
 - この図は、東京湾沿岸（東京都区間）において、水防法の規定により定められた想定し得る最大規模の高潮による浸水が確率や河川から発生した場合、浸水が想定される区域（高潮浸水想定区域）、想定される浸水の深さを示した図面です。
 - この図で示す高潮は水源地に発生し、沿岸低地部や高潮の被害を受ける河川下流部の浸水状況を踏まえ、高潮に起因する浸水の範囲と浸水の深さを考慮した浸水の状況、シミュレーションにより想定したものです。作成にあたっては、右側の経路や堤防が破壊する条件を想定した複数のシミュレーションを行い、それらの結果から各地点の最大となる浸水の深さを抽出し統合しています。
 - なお、シミュレーションは、想定し得る最大規模の高潮を対象に実施していますが、それとさらに上回る規模の高潮の発生や、想定し得る最大規模の高潮と同時発生、地震による堤防等への影響、下水道や地下鉄等の地下施設による影響等を考慮していません。このため、実際の高潮時には、高潮浸水想定区域図以外の場所においても浸水が発生する場合があります。
 - 基本事項等
 - 作成主体 東京都（港湾局、建設局）
 - 作成年月日 平成30年3月30日
 - 対象となる海岸 多摩川河口（惣持川原堤）から旧江戸川河口（千栗原堤）まで、上陸時中心気圧980hPa、最大狂風風速半径75km、移動速度73km/hの高潮による高潮
 - 作成の前提となる高潮 千代田区、中央区、港区、新宿区、文京区、台東区、墨田区、江東区、品川区、目黒区、大田区、北区、荒川区、板橋区、足立区、葛飾区、江戸川区
 - 範囲図
- この図は、国土交通省の委託を受けて、国土交通省の3万1千1通図を基に作成したものである。
（単位）m 平成30年 第1版
- 本図を複製して転載する場合は、国土交通省の許可を得なければならない。

出典：東京都建設局資料

図5－1 高潮浸水想定区域図（平成30年3月公表）