

海老取川河川整備計画(変更原案)

説明資料

平成30年9月14日(金)

1. 流域及び河川の概要

- ・河川の概要
- ・沿川の人口と土地利用の変遷
- ・歴史と変遷 変更

2. 河川整備の現状と課題

- ・洪水による災害の発生の防止又は軽減に関する事項
- ・河川の利用及び流水の正常な機能の維持に関する事項
- ・河川環境の整備と保全に関する事項

3. 河川整備計画の目標に関する事項

- ・海老取川の将来像と計画の基本理念
- ・洪水による災害の発生の防止又は軽減に関する事項

4. 河川整備の実施に関する事項

- ・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 変更

5. パブリックコメントの結果

1. 流域及び河川の概要 —河川の概要—

<海老取川の位置>



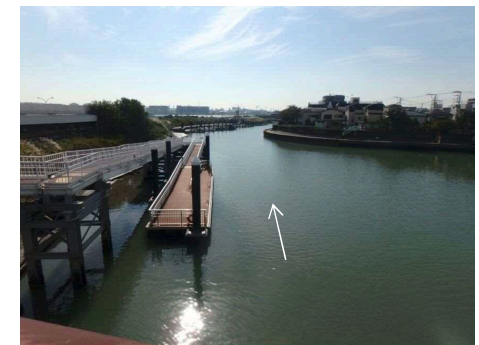
海老取川の位置図 出典: 国土地理院

<海老取川の概要>

- ・流路延長1.04kmの一級河川
- ・全川が潮汐に応じて水位が変動する感潮河川
- ・流量配分をもたない(流量ゼロ)
- ・港湾区域と河川区域が重複する共管区域
- ・南側に多摩川(国管理)、北側に海老取運河(都港湾局管理)、東側に羽田空港(国管理)があり、また西側に多くの住居がある。



弁天橋から多摩川を望む



天空橋から弁天橋を望む



天空橋から稲荷橋を望む



穴守橋から海老取運河を望む

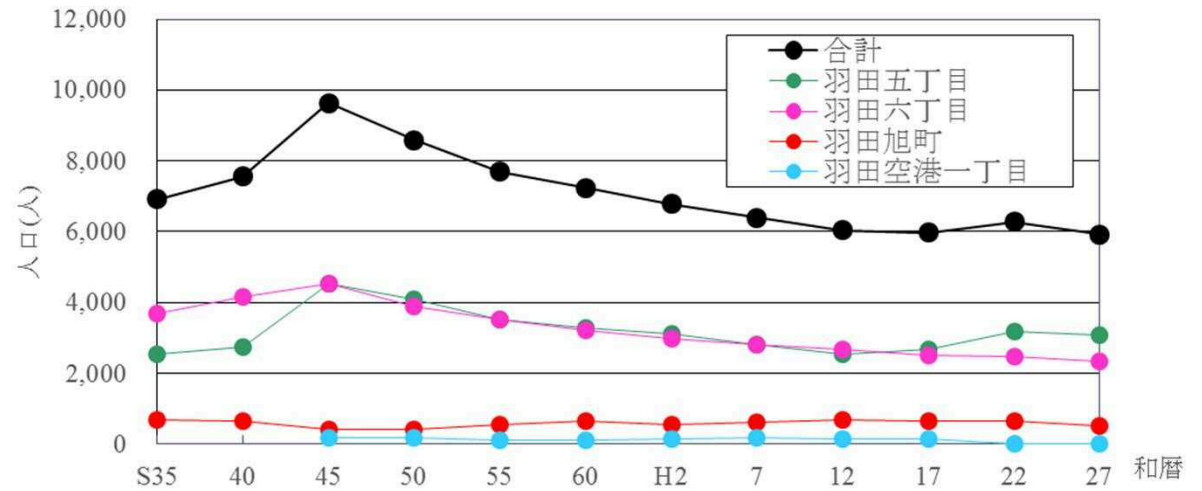
1. 流域及び河川の概要 —沿川の人口と土地利用の変遷—

＜沿川人口＞

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右図に示す。

海老取川左岸(西側)は羽田5・6丁目、羽田旭町、右岸側(東側)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。



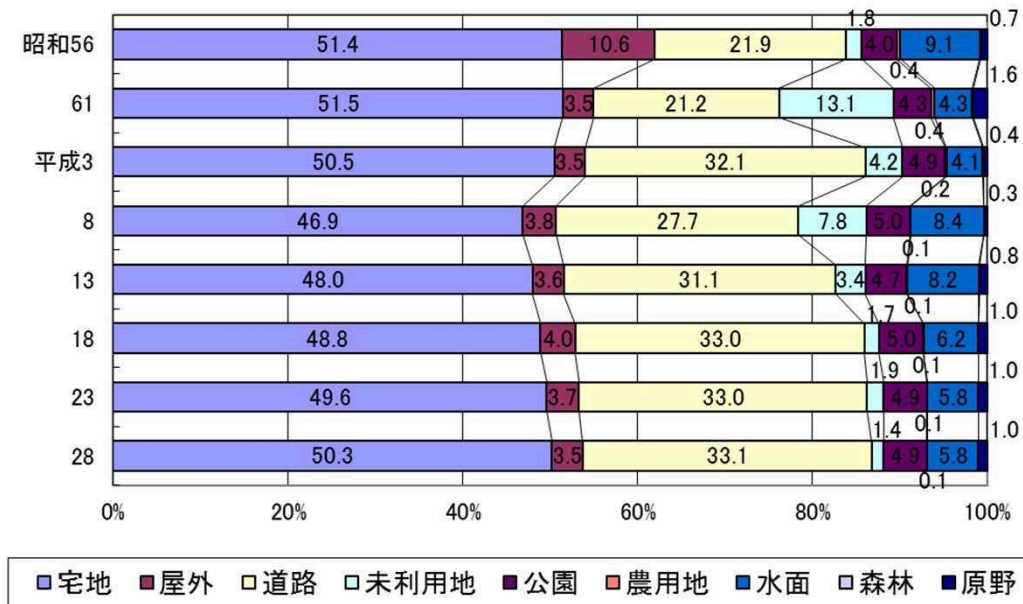
出典: 国勢調査各年

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

大田区の用途別土地利用比率と経年変化

1. 流域及び河川の概要 —海老取川の歴史と変遷①—

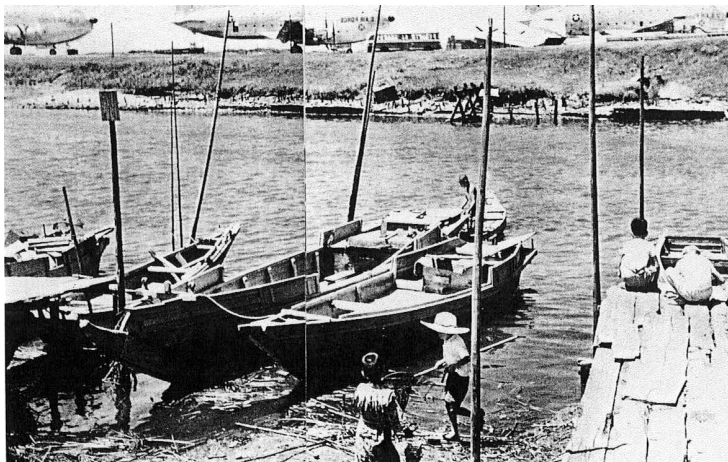
＜海老取川の由来＞

明治年間、海老取川は歩いてわた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。

＜東京国際空港の開港＞

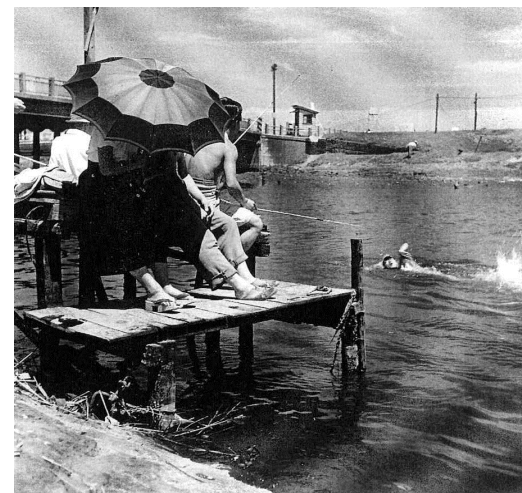
羽田飛行場の発端は、大正5(1916)年、穴守に日本飛行学校と飛行機製作所を設立したことにはじまる。昭和4(1929)年に逓信省が、鈴木新田字江戸見崎の鴨猟場の北側の埋め立て地を買収し、飛行場を建設することになり、昭和6(1931)年、東京飛行場が完成した。

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27(1952)年には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。



対岸から羽田空港を望む(昭和29年)

※出典「大田区政50年史 通史・事業史」大田区



稲荷橋付近で水泳を楽しむ人。
京浜電車が橋をわたり延長する
以前の風景。(昭和29年)

※出典「空港のとなり町・羽田」岩波書店

1. 流域及び河川の概要 –海老取川の歴史と変遷②–

＜羽田空港跡地のまちづくり＞ 変更(追加)

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

羽田空港跡地第1ゾーンと周辺地区

1. 流域及び河川の概要

- ・河川の概要
- ・沿川の人口と土地利用の変遷
- ・歴史と変遷 変更

2. 河川整備の現状と課題

- ・洪水による災害の発生の防止又は軽減に関する事項
- ・河川の利用及び流水の正常な機能の維持に関する事項
- ・河川環境の整備と保全に関する事項

3. 河川整備計画の目標に関する事項

- ・海老取川の将来像と計画の基本理念
- ・洪水による災害の発生の防止又は軽減に関する事項

4. 河川整備の実施に関する事項

- ・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 変更

5. パブリックコメントの結果

2. 河川整備の現状と課題 —洪水による災害の発生防止又は軽減に関する事項①—

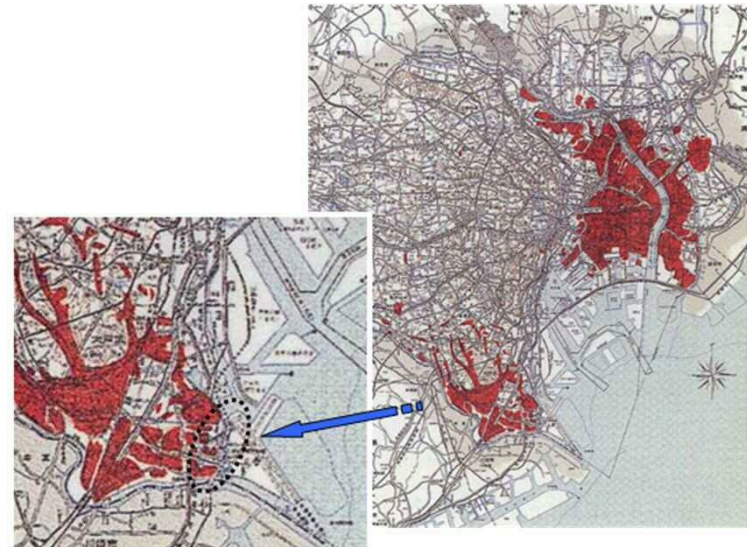
＜水害＞

海老取川周辺は地盤が低く、特に左岸側(西側)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)、狩野川台風(昭和33年)などにより多くの水害に見舞われてきた。

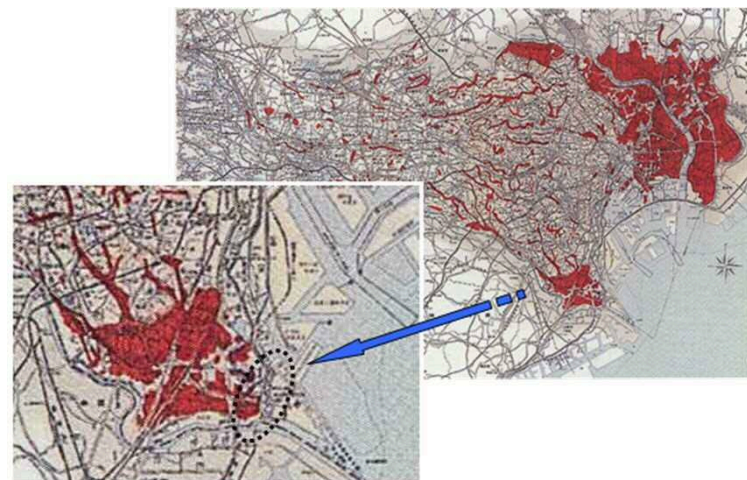
主な水害記録(参考)

年月	災害種別	時間最大雨量	総雨量	潮位	浸水面積	床上浸水家屋	床下浸水家屋
		(mm)	(mm)	(AP+m)	(km ²)	(戸)	(戸)
大 6.10	暴風雨	16.5	161.6	4.21	86.6	131,334	49,004
昭13.8	暴風雨	30.2	144.1	2.89	77.9	42,867	65,703
昭22.9	カスリーン台風	34.7	166.8	2.5	114.32	80,041	45,167
昭24.8.9	キティ台風	12.6	64.9	3.15	92.01	73,751	64,127
昭33.9	狩野川台風	76	444.1	2.91	211.03	123,626	340,404

※東京都全域のデータ



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

2. 河川整備の現状と課題 —洪水による災害の発生の防止又は軽減に関する事項②—

<治水事業>

【高潮事業】

〔左岸側(西側)〕 昭和48年から防潮堤の建設を行い、平成3年度で完了している。

〔右岸側(東側)〕 現在までに防潮堤が未整備。

[多摩川～穴守橋区間]

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～海老取運河]

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。

【耐震事業】

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、左岸(西側)では防潮堤の耐震化を図っていく必要がある。



海老取川の整備状況

出典：国土地理院



左岸側(西側)の防潮堤
(多摩川から弁天橋を望む)

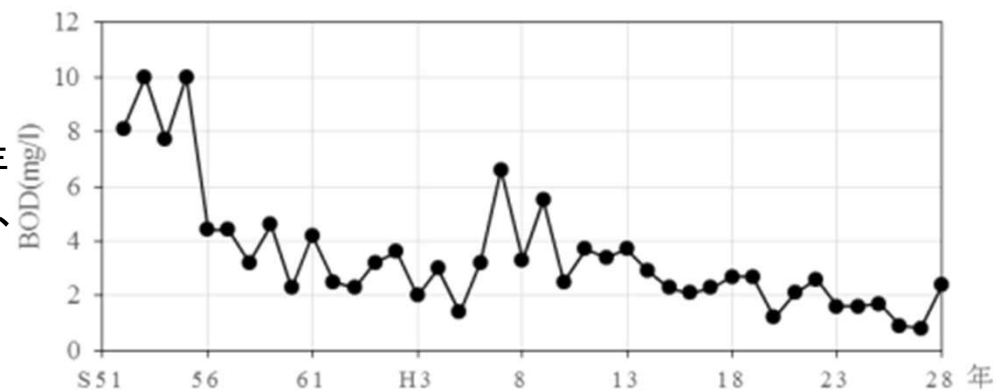
2. 河川整備の現状と課題 —河川の利用及び流水の正常な機能の維持—

＜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、水質汚濁に係る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。



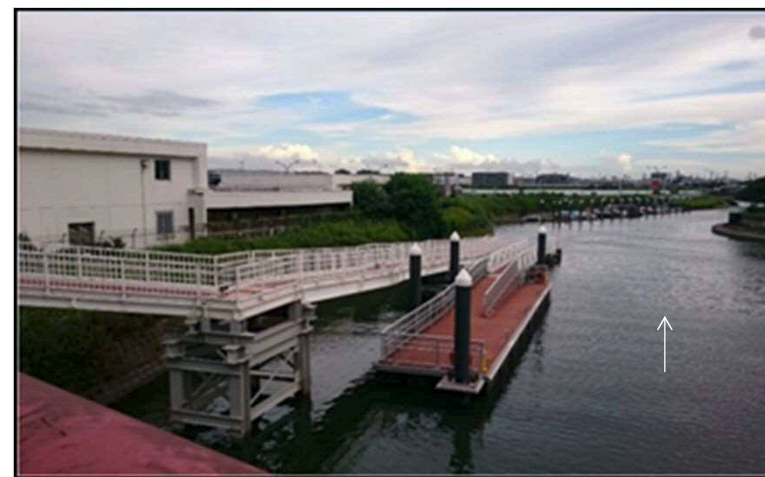
出典:「大田区の環境調査報告書」各年、大田区

海老取川穴守橋地点の水質(BOD75%値経年変化)

＜河川の利用＞

海老取川上中流部の左岸側(西側)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、これらを受けて、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。



防災船着場

(天空橋から弁天橋を望む)

＜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。

2. 河川整備の現状と課題 —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。

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

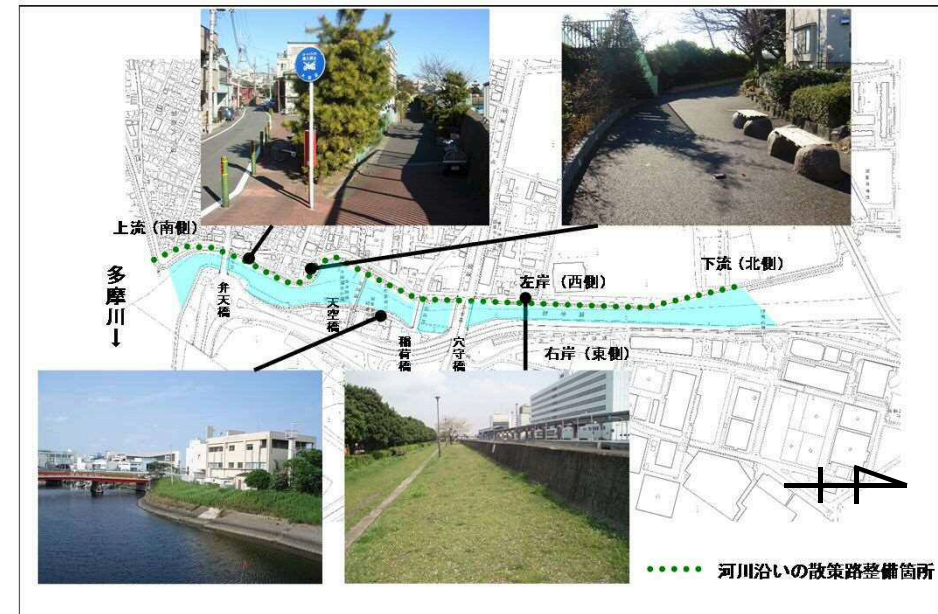
<河川環境整備>

海老取川左岸（西側）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（東側）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。

※「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。



河川沿いの遊歩道の整備箇所

1. 流域及び河川の概要

- ・河川の概要
- ・沿川の人口と土地利用の変遷
- ・歴史と変遷 変更

2. 河川整備の現状と課題

- ・洪水による災害の発生の防止又は軽減に関する事項
- ・河川の利用及び流水の正常な機能の維持に関する事項
- ・河川環境の整備と保全に関する事項

3. 河川整備計画の目標に関する事項

- ・海老取川の将来像と計画の基本理念
- ・洪水による災害の発生の防止又は軽減に関する事項

4. 河川整備の実施に関する事項

- ・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 変更

5. パブリックコメントの結果

3. 河川整備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もの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。

3. 河川整備計画の目標に関する事項

－洪水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。

海老取川の計画緒元

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。

1. 流域及び河川の概要

- ・河川の概要
- ・沿川の人口と土地利用の変遷
- ・歴史と変遷 変更

2. 河川整備の現状と課題

- ・洪水による災害の発生の防止又は軽減に関する事項
- ・河川の利用及び流水の正常な機能の維持に関する事項
- ・河川環境の整備と保全に関する事項

3. 河川整備計画の目標に関する事項

- ・海老取川の将来像と計画の基本理念
- ・洪水による災害の発生の防止又は軽減に関する事項

4. 河川整備の実施に関する事項

- ・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 変更

5. パブリックコメントの結果

3. 河川整備の実施に関する事項

—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—

＜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＞

変更

(左岸側) 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。

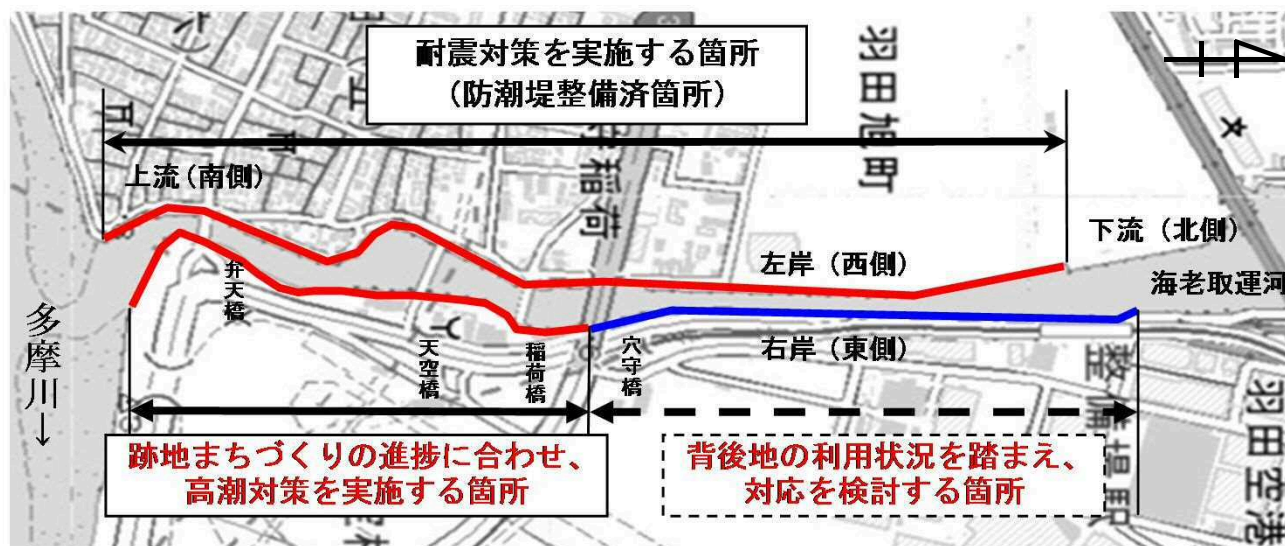
(右岸側) 現在までに防潮堤が未整備。

[多摩川～穴守橋区間]

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。

[穴守橋～海老取運河]

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。



出典：国土地理院

整備箇所図

3. 河川整備の実施に関する事項

－河川工事の目的、種類及び施行の場所並びに

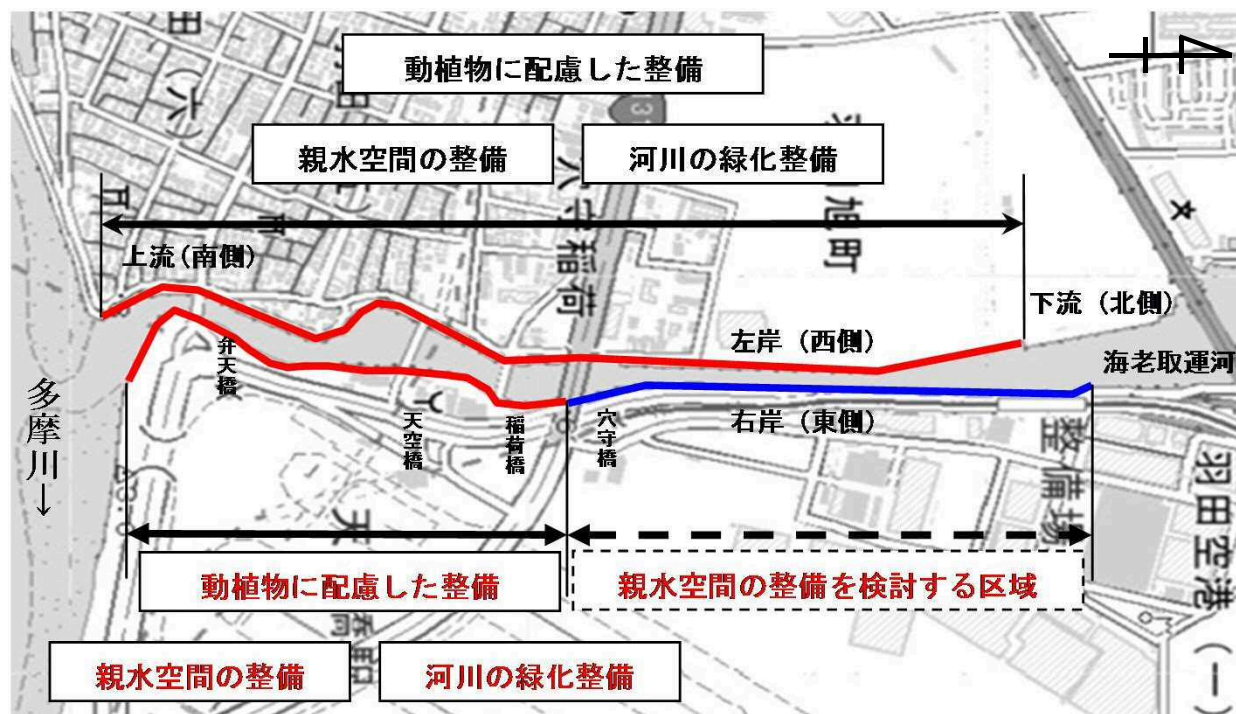
当該河川工事の施行により設置される河川管理施設の機能の概要－

<河川環境の整備と保全に関する事項> 変更

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。

また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ものの生息・生育・繁殖環境の創出・保全・再生に努める。



出典：国土地理院

河川環境整備位置図

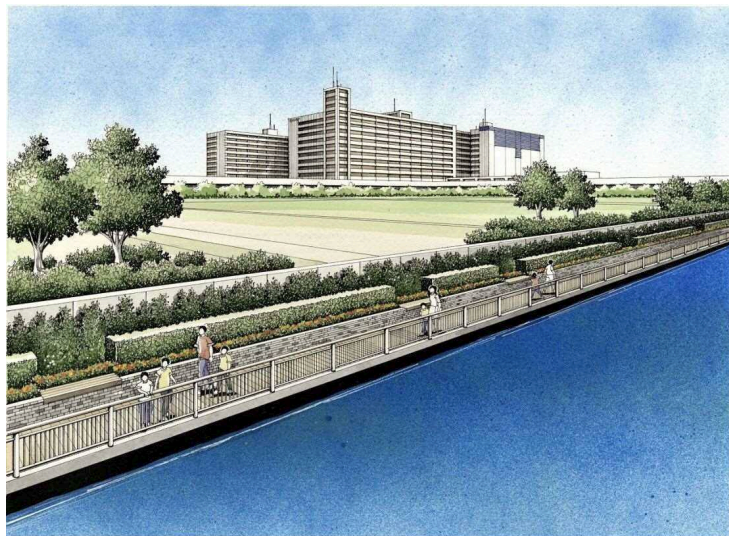
3. 河川整備の実施に関する事項

—河川工事の目的、種類及び施行の場所並びに

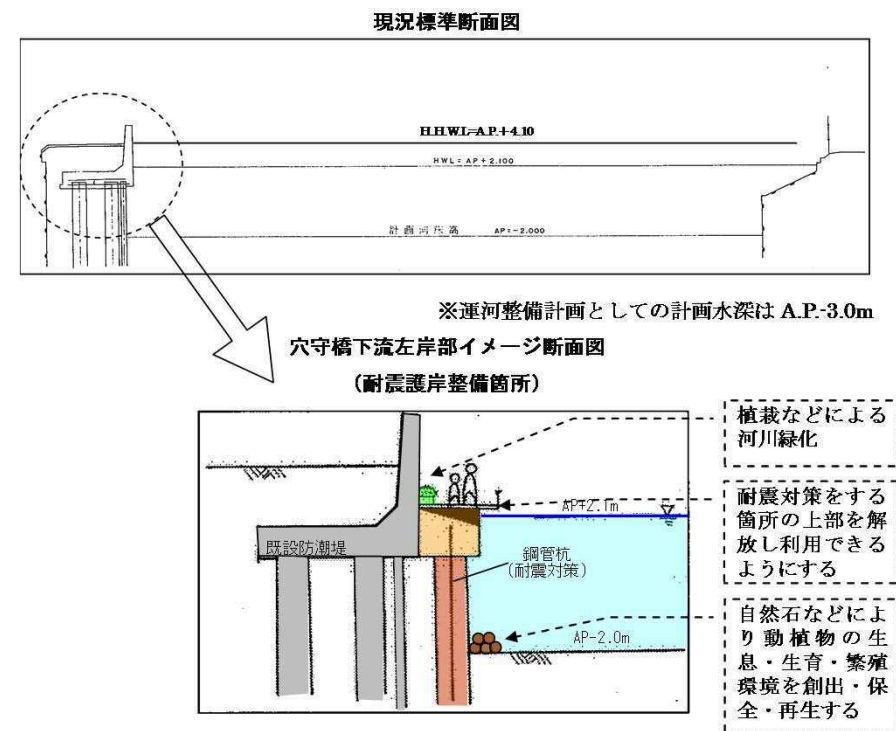
当該河川工事の施行により設置される河川管理施設の機能の概要—

<河川環境の整備と保全に関する事項>

(左岸整備イメージ図)



(左岸標準断面図)



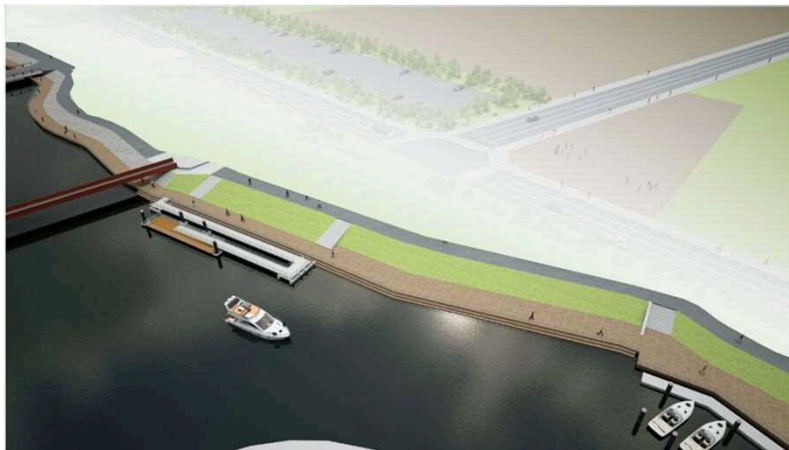
3. 河川整備の実施に関する事項

—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—

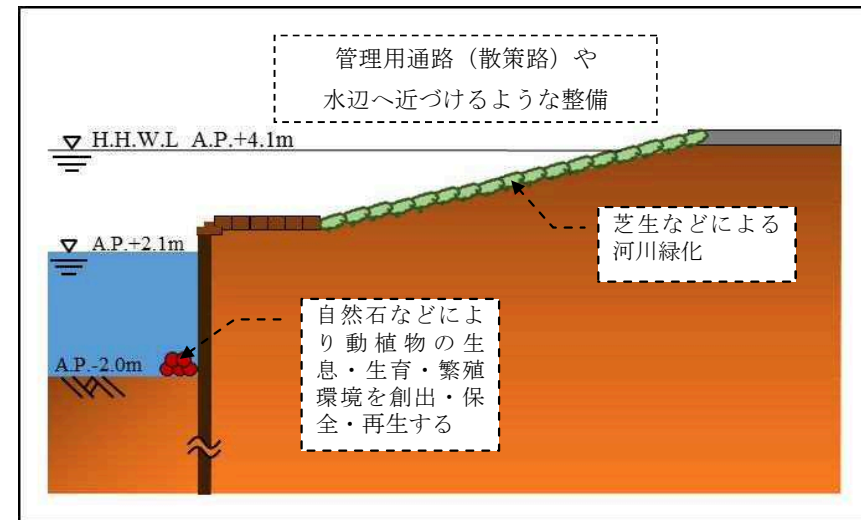
＜河川環境の整備と保全に関する事項＞

(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)



1. 流域及び河川の概要

- ・河川の概要
- ・沿川の人口と土地利用の変遷
- ・歴史と変遷 変更

2. 河川整備の現状と課題

- ・洪水による災害の発生の防止又は軽減に関する事項
- ・河川の利用及び流水の正常な機能の維持に関する事項
- ・河川環境の整備と保全に関する事項

3. 河川整備計画の目標に関する事項

- ・海老取川の将来像と計画の基本理念
- ・洪水による災害の発生の防止又は軽減に関する事項

4. 河川整備の実施に関する事項

- ・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 変更

5. パブリックコメントの結果

4. パブリックコメントの実施結果

●意見聴取の実施概要

実施期間:平成30年8月1日～31日(4週間)

実施方法:原案の公表、リーフレットの配布

実施場所:都庁河川部、都第二建設事務所、大田区、都HP
※区広報への掲載、HP、町会への情報提供により周知

●提出意見(総括)

水質に関する事 2件

環境に関する事 2件

合計4件

4. パブリックコメントの結果

●寄せられた主な意見と回答(案)

主な意見	回答(案)
◆水質に関すること	
<p>海老取川の川幅を狭め潮の流れを悪くすることのないようお願い申し上げます。潮の流れが悪くなると森ヶ崎の水再生センター、羽田ポンプ所から排出される大雨のときの合流水で汚れた水が何日も汚れたままの状態が続くこととなります。</p>	<p>防潮堤の構造については、極力、川幅を狭めないよう検討します。</p>
<p>羽田空港敷地内の汚水は森ヶ崎の水再生センターに送られています。特区構想の中で将来有害な物質が水再生センターに送られることのないようお願いしております。海老取川、海老取運河、ふるさとの浜辺の水質浄化のため空港埋立地の下水に有害物質が流されることのないようお願い申し上げます。</p>	<p>ご意見として参考にさせていただきます。</p>
◆環境に関すること	
<p>計画では、海老取川左岸に比べ、右岸空港側は芝生だけになっています。大田区側から見ても水と緑の貴重な空間になるよう、大田区海老取川左岸から見た景色にご配慮をお願い申し上げます。</p>	<p>第4章第1節(2)河川環境の整備と保全に関する事項のとおり、海老取川の右岸(東側)については、親水性かつ景観に配慮した整備内容を検討していきます。</p>
<p>右岸(東側)の穴守橋から海老取運河にかけて、背後地を含めた親水緑地としての整備を要望します。海老取川が羽田、糀谷、大森の地域に活きた親しめる川になりますよう祈っております。</p>	<p>第4章第1節(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のとおり、海老取川の右岸(東側)の穴守橋から海老取運河にかけては、背後地の利用状況を踏まえ、関係機関と連携し、今後の対応を検討していきます。</p>