

中海湖岸堤整備の基本的考え方(案)

整備目標 短期整備箇所	湖岸堤高がH.P.+1.44m未満(かつ背後地盤高H.P.+1.44m未満)であり、過去に越水による浸水実績がある若しくは背後資産の価値が極めて高い(H.P.+1.44m以下の地盤に100人以上居住)箇所については、今後10年以内を目途に整備を推進する。
整備目標 中期整備箇所	湖岸堤高がH.P.+2.50m未満(かつ背後地盤高HWL ¹⁾ 未満)であり、背後に家屋等がある箇所については、河川整備計画 ²⁾ の対象として、整備を推進する。
別途検討	地元調整 / 整備主体 / 管理主体等、整備に向けた課題の解決が必要な箇所等であり、今後も課題の解決に向けて引き続き調整を進める中で、整備の時期も決定する。

1) HWLについては、国営中海土地改良事業の中止による条件変更に伴い、H.P.+1.44mからH.P.+1.30mに見直し。ただし、短期整備箇所については変更しない。

2) 河川整備計画は、今後20～30年後の河川整備の目標を明確にするもの

大橋川の現状 ダムと放水路が完成した場合でも、昭和47年と同規模の洪水が発生すると、松江市街地では大規模な浸水の恐れがあります

大橋川沿川は、地盤の低い地域が広範囲におよんでいるため、松江市街地では昭和47年に約20,000戸、平成18年に約1,400戸が浸水被害を受けています。今後、ダムと放水路が完成した場合でも、昭和47年実績規模の洪水が発生すると、松江市街地では大規模な浸水の恐れがあるため、早急に大橋川を改修する必要があります。

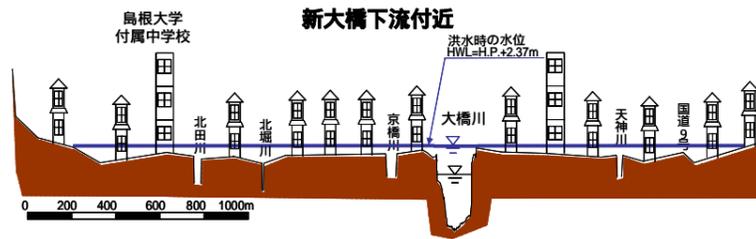
大橋川の水害特性

大橋川は断面が小さく勾配も非常に緩やかです。そのため、宍道湖は水はけが悪く、大雨が降ると水位が上昇しやすく、水位の高い状態が長時間におよびます。



大橋川沿川の地盤高

松江市街地は地盤の低い地域が広範囲におよんでいます。しかし、堤防がほとんど無いため、洪水に対して無防備な状態であり、過去に幾度も浸水被害が発生しています。



松江市街地が浸水した主な豪雨（明治以降）

- ・明治 6年 8月豪雨 松江市内大洪水
- ・明治26年10月豪雨 宍道湖が増水し、全市に氾濫が広がった
- ・明治43年 9月豪雨 嫁ヶ島は全く水中に没す
- ・大正 7年 9月豪雨 川津村方面は一面の海と化す
- ・昭和 9年 9月豪雨 北田、南田、北堀、母衣、雑賀町等浸水
- ・昭和18年 9月豪雨 床下浸水1,235戸、床上浸水126戸
- ・昭和20年 9月豪雨 宍道湖の水は東本町を滝の瀬の如く流れる
- ・昭和39年 7月豪雨 5,122戸が浸水し、災害救助法を適用
- ・昭和47年 7月豪雨 約20,000戸が浸水し、災害救助法を適用
- ・平成18年 7月豪雨 松江市街地において浸水約1,400戸



昭和47年7月（松江市内）



平成18年7月（松江市内）

出典：松江市誌、山陰新聞、島根新聞など

斐伊川・神戸川治水事業

昭和47年7月洪水の実績水位を考慮し、宍道湖水位をH.P.+2.5m以下に抑えるよう治水計画を定めています。

尾原ダム・志津見ダムの建設

斐伊川・神戸川に流れる洪水量を減らすため、洪水の一部をダムに貯留します。

斐伊川放水路の建設と斐伊川本川の改修

宍道湖への洪水の流入量を減らすため、放水路を建設し斐伊川から神戸川へ洪水の一部を分流します。また、洪水を安全に流すため、神戸川の川幅を拡げ、斐伊川本川の改修も行います。

大橋川改修と中海・宍道湖の湖岸堤の整備

洪水を安全に流すために、中海・宍道湖の湖岸及び大橋川に堤防を築きます。また、ダム・放水路による宍道湖の水位低下に伴う流下能力の減少を補うため、大橋川の断面が不足する箇所では、中海の水位が上昇しない範囲で拡幅や掘削を行います。

斐伊川・神戸川治水事業の進捗状況

斐伊川水系の河川整備は、宍道湖の計画高水位 H.P.+2.5m を前提に、ダム・放水路、築堤や湖岸堤の整備など着実に進めてきていますが、大橋川については未着手のままです。

ダム・放水路	進捗状況(平成19年度末)	完成目標年次
上流ダム建設	尾原ダム	1副:本体コンクリート打設 平成22年度末
	志津見ダム	6副:本体コンクリート打設 平成22年度末
放水路建設	5副:掘削	平成20年代前半
	8副:築堤	



ダムと放水路が完成しても・・・

今後、ダムと放水路が完成した場合でも、昭和47年実績規模の洪水が発生すると、松江市街地では大規模な浸水の恐れがあるため、早急に大橋川を改修する必要があります。



大橋川改修の進め方

上下流の狭窄部の拡幅・築堤を行い、平面形状を確定する

- ・まちづくり計画など地域への影響が大きい上下流の狭窄部の平面形状を確定する。
- ・上下流の狭窄部の拡幅は、洪水時の水位低減効果が大きい。

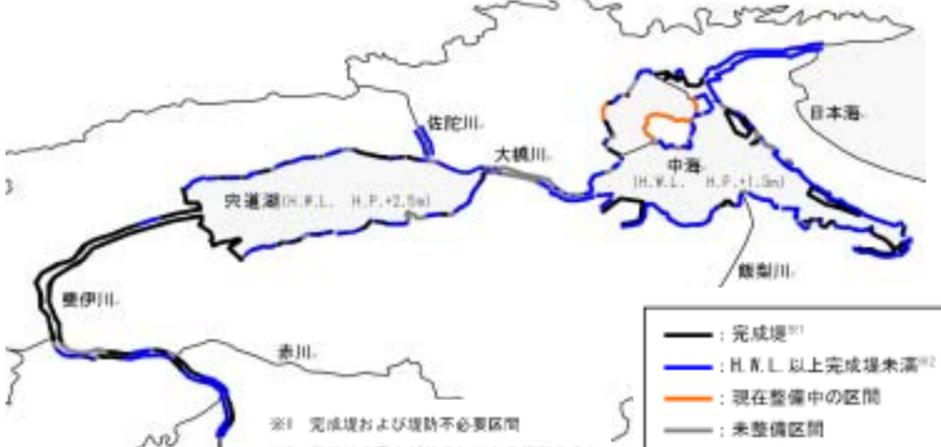
築堤により家屋の浸水被害を防ぐ

河道掘削により水位の低減を図る

- ・自然環境や漁業に与える影響に配慮しながら慎重に進める。

大橋川改修に係わる経緯

昭和47年 7月	昭和47年7月豪雨発生
昭和50年10月	鳥根県知事が県議会において「斐伊川・神戸川の治水に関する基本計画」発表
昭和51年 7月	斐伊川水系工事実施基本計画改定(基本高水流量3600m ³ /s 5100m ³ /s)
昭和54年11月	中国地方建設局及び鳥根県による「斐伊川・神戸川の治水に関する基本計画の具体的内容」提示(2ダム、斐伊川放水路、大橋川改修)
昭和56年 3月	松江市議会が大橋川改修を含む基本計画への同意を決議
昭和57年 6月	大橋川改修に関する測量に着手
昭和57年10月	鳥根県による大橋川拡幅に伴う測量と用地取得への中止要請
平成 6年 5月	斐伊川放水路事業起工式(H19.5志津見ダム定礎、H20.3尾原ダム定礎)
平成12年 9月	中海本庄工区の干陸化他の中止決定
平成13年 6月	鳥根・鳥取両県知事による「大橋川の測量、調査及び設計の実施」について確認書に調印
平成14年 4月	斐伊川水系河川整備計画基本方針策定
平成14年12月	中海・宍道湖の淡水化中止決定
平成15年 9月	中海中浦水門の撤去の方針決定(工期:H17.3~H22.3)
平成16年12月	国土交通省、鳥根県、松江市が「大橋川改修の具体的内容」発表
平成17年11月	中海に関する協議会で農林水産省が森山堤防6.0m掘削を表明(工期:H19.3~H21.3)
平成18年 7月	平成18年7月豪雨により流域で34年振りの大規模な浸水被害が発生
平成18年10月	中海護岸等整備促進協議会鳥根・鳥取両県部会で整備目標(短期・中期・長期)の提示
平成20年 2月	大橋川改修事業環境調査一次とりまとめの公表
平成20年10月	中海護岸等整備促進協議会鳥根・鳥取両県部会で中海護岸の今後の整備方針を提示
平成20年10月	大橋川改修事業環境調査一次とりまとめについて鳥根・鳥取両県から意見提出

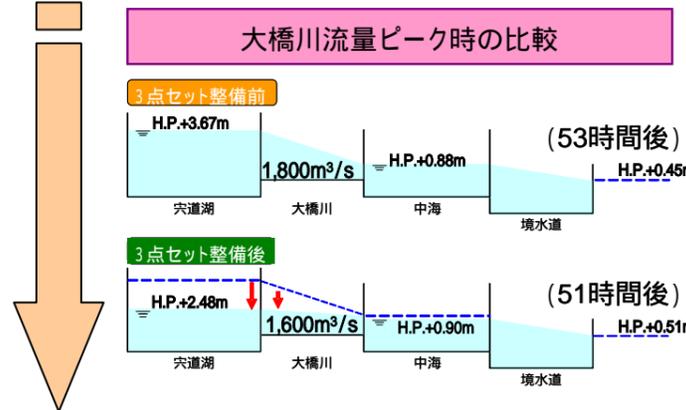
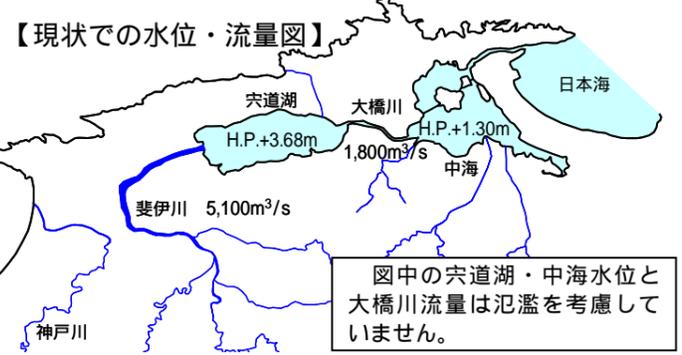


【お問い合わせ先】 国土交通省 出雲河川事務所 計画課 電話 0853-21-1850
〒693-0023 島根県出雲市塩冶有原町5丁目1番地

松江市の浸水被害を防ぐためには、宍道湖の水位を低下させる必要があります。
 松江市街地は、もともと大橋川沿川の地盤が低く、計画高水位（治水計画で基準となる洪水の水位）より 50cm ~ 1m 程度低い箇所が続いていながら、堤防がない状態で放置されています。
 現在、上流で建設が進められている尾原ダム・志津見ダムや斐伊川放水路が完成した場合でも、昭和 47 年規模の洪水が発生した場合には、依然として松江市街地は浸水することとなり、松江市の方々の生命・財産を守るために大橋川改修は不可欠な事業です。
 しかし、松江市を守るために下流の中海周辺地域の方々に迷惑をかけていいことはありません。したがって、洪水時についても、中海の水位が上昇しないような計画としています。
 上流にダム、中流に放水路を建設し、宍道湖へ流入する斐伊川からの流量を半以下に減らし、宍道湖の水位を大幅に低下させます。ところが、宍道湖の水位が下がることにより、宍道湖と中海の水位差が減少するため、宍道湖から流れ出る大橋川の流量がこれまでより少なくなってしまう。そこで、大橋川を拡幅・掘削して、元の流量程度まで流下能力を確保しようとするものです。

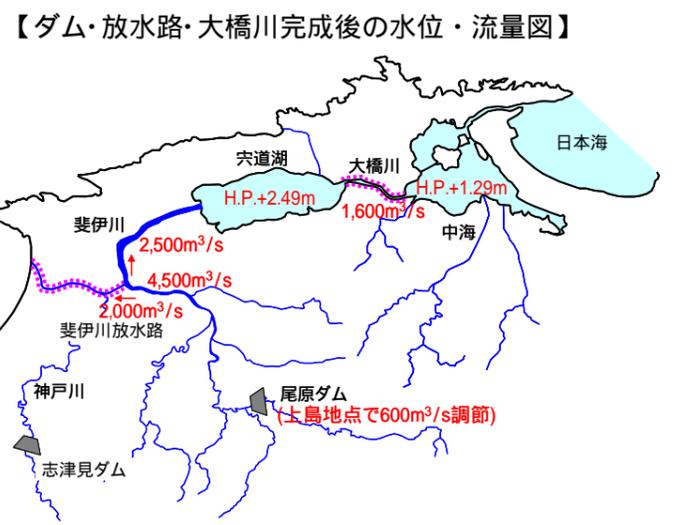
現 状

- 宍道湖上流で降った雨が全て宍道湖へ流入するため、宍道湖の水位は H.P.+3.68m まで上昇します。
- 大橋川流量ピーク時の宍道湖と中海の水位差は約 2.8m となり、約 1,800m³/s の流量が大橋川を流下します。



ダム・放水路・大橋川改修完成

- ダム・放水路の効果により宍道湖の水位が低下するため、中海の水位差が減少し、大橋川が流れにくくなります。このため、大橋川改修では、下流の中海に影響を与えないよう元の流量程度までの流下能力を確保しています。
- 大橋川流量ピーク時の宍道湖と中海の水位差は約 1.6m となり、現状より少ない約 1,600m³/s の流量が大橋川を流下します。
- このため、ダム・放水路・大橋川の整備により、計画降雨規模の洪水時の中海の水位は 1 cm 低下します。



中海湖岸堤整備の基本的な考え方(案)

他方、中海周辺地域にも、過去に浸水被害を受けるなど、災害リスクの高い地域が残っています。このような地域については、早急に湖岸堤の整備を行う必要があります。しかし、中海沿岸には国土交通省以外の多くの管理者があり、これらの箇所の整備主体・整備時期・管理主体等についてこれまで関係機関での調整を重ねてきたところです。今回、実際に浸水被害も起こっている箇所等については、早期に住民のみなさまの不安を解消するため、国土交通省が主体となって整備を進めることを提案させていただきました。
 中海湖岸堤整備の考え方について、住民のみなさまにもご理解をいただき、早期に事業に着手してまいりたいと考えていますのでみなさまのご協力をお願いいたします。

< 整備目標 (短期整備箇所) > : 10年以内の暫定堤防の完成を目指します

過去に越水による浸水実績がある堤防裏の資産価値が極めて高い

湖岸堤の高さが H.P.+1.44m より低い

過去に越水による浸水被害を受けた箇所や資産価値が極めて高い箇所については、10年以内に暫定堤防高 H.P.+2.5m で守られます。

【渡漁港】

【米子空港】

< 整備目標 (中期整備箇所) > : 概ね20~30年以内の暫定堤防の完成を目指します

堤防の高さが暫定堤防高の H.P.+2.50m より低い

背後に家屋等がある

背後地の高さがH.W.L H.P.+1.30m未満

背後に家屋がある箇所については、概ね20年以内に暫定堤防高 H.P.+2.5m で守られます。

- 暫定堤防高 H.P.+2.5m とは、近年の高潮時における水位、風速等の実績を用いて推計した場合の最も打ち上げ高の高くなる箇所における水位に相当します。
- 整備箇所の考え方・詳細な位置については、別紙「中海湖岸堤整備の基本的考え方(案)」「整備目標(案)」図面を参照願います。