* 新たにいただいたご質問の内容（平成27年2月6日更新）

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | ご意見・ご質問 | 回答 |
| 新 | 「城北寝屋川口水門及び城北大川口水門操作規程第４条２（３）の内容について教えてほしい。  （第４条２（３））  城北大川口水門観測所において測定した旧淀川の水位が大阪湾最低潮位に3.20メートルを加えた水位を下回り、かつ、古堤橋観測所において測定した寝屋川の水位を下回るとき。  （ケース１）①旧淀川の水位＞②寝屋川の水位 | ・城北大川口水門観測所とは、下図①のとおり、城北大川口水門付近の旧淀川（大川）の水位を観測しています。また、古堤橋観測所は、下図②のとおり、城北寝屋川口水門付近の寝屋川の水位を観測しています。  ・ケース１のような①＞②の場合に、水門を開けると旧淀川（大川）から寝屋川へ逆流します。そのため、寝屋川から城北川へ分流するにはケース２のように①＜②である必要があります。  ・また、操作規程は様々な条件でシミュレーションを実施した上で策定しておりますが、計算条件として、城北川水位が計画高水位(OP+3.50m) を超えないことを前提条件にしております。  ・寝屋川口水門を①の水位がOP＋3.20mを超えて開門した場合、城北川水位が計画高水位を超える結果となったため、①の水位がOP＋3.20mを下回る場合、開門するという条件をつけております。  **開門すると**  **旧淀川→寝屋川へ逆流**  **逆流する**    （ケース１）①旧淀川の水位＞②寝屋川の水位    **開門すると**  **寝屋川→旧淀川**  （ケース２）①旧淀川の水位＜②寝屋川の水位 |

* これまでいただいたご意見・ご質問の内容

○毛馬排水機場・城北川水門の運用について

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | ご意見・ご質問 | 回答 |
| １ | 「城北寝屋川水門及び城北大川口水門操作規程　第４条」について  （第４条）市長は、次の各号のいずれにも該当するときは、知事の指令に基づき、直ちに、城北大川口水門を開放しなければならない。  （１）大阪市の区域又は東部大阪（気象庁予報警報規程（昭和28年運輸省告示第63号）の区域を対象として大雨に関する注意報若しくは警報、洪水注意報若しくは洪水警報又は大阪市の区域を対象として  高潮注意報若しくは高潮警報が行われているとき。  （２）毛馬排水機場が運転を準備し、又は運転しているとき。  （３）京橋観測所において測定した寝屋川の水位が大阪湾最低潮位に2.80メートルを加えた水位を上回り、かつ、上昇のおそれがあるとき。  （２）の場合は毛馬排水機場は大川にあり、大阪府は流域外としている。流域外のものを運転しても寝屋川の水位は下がりません。また、大川は感潮川であり、満ち潮にかかりますと運転しても空運転で経費の無駄です。  （３）の場合、大阪府最低潮位2.80～3.0m（寝屋川京橋観測所）で城北川寝屋川口水と大川口門開放では過去に大水害が起きている。  第４条　「市長は次号のいずれにも該当するとき」を「市長は次号のいずれかに該当するとき」に変更しなければならない。 | 「城北寝屋川水門及び城北大川口水門操作規程（以下、操作規程）」は、出水時に寝屋川から城北川へ洪水を分流すること、また旧淀川（大川）から城北川への洪水の逆流を防止することにより、寝屋川及び城北川周辺地域の治水安全度の向上を図ることを目的として定めたものです。  　操作規程を策定するに至った経緯については、平成16年の台風23号による出水時に城北川をバイパスとして有効に活用することができておらず、京橋水位が危険水位まで上昇したことに鑑み、関係機関との協議を経て、定めたものです。  　操作規程はシミュレーションなどを実施した上で策定しており、現時点では最適と考えております。今後は、運用のモニタリングを行い、必要があれば見直しを検討していきます。 |
| ２ | 寝屋川北部地下河川計画に城北川取水立坑が計画していますが、必要ですか。城北川は大川に接続しています。上流の寝屋川市、門真市、守口市、大東市の取水量が少なくなります。取水した場合はポンプで大川へ放流しなければならない。城北川を川として使用できない。また、城北川取水場の建設にあたり、土地及び建屋及び維持管理に莫大な費用が必要です。 | 密集市街地では河川の拡幅や新たな河川の開削は困難です。そこで道路等の公共施設の地下空間を有効利用し、新たな放流施設である地下河川を建設しています。寝屋川北部地下河川は、寝屋川市から大阪市都島区に至る道路の下に建設を予定しています。  城北川取水立坑は、寝屋川を流れる雨水を城北川へ分水し、さらに寝屋川北部地下河川へ分水するための施設です。寝屋川から城北川へ分水する水量は200ｍ3/ｓを計画しており、城北川の流下能力は110～120ｍ3/ｓ（現状は未整備）で、城北川取水立坑から取水することで、寝屋川の下流へ流れる水量を減らすとともに、城北川の流下能力に収めることを目的としています。  なお、地下河川は、計画上定めた流量を流すために必要な断面で築造を行っており、城北川取水立坑より城北川の水を取水しても、上流の寝屋川市、門真市、守口市、大東市の取水量が少なくなることは有りません。 |
| ３ | 寝屋川北部地下河川のポンプ場の場所大川東側は適当でない。  一、設置場所は大川の東側（都島区）、堂島川の埋立と土佐堀川の埋立をして、排水能力が減少している。  一、東横堀川の埋立と水門の設置で排水能力を消失している。  一、建設場所は海に面していない。  一、建設場所は寝屋川流域内である。  一、南北寝屋川地下河川を継ぐ方が良いと思う。  一、平野川分水路排水機場は、寝屋川流域の中心部で有り設置その物が問題と思う。城北川の両水門開放で対応出来る。  一、寝屋川北部地下河川の大川排水機場（ポンプ場）中止して、城北川取水立坑の計画も中止し施行及計画を練り直して下さい。 | 寝屋川北部地下河川の排水機場は大阪市都島区に計画をしており、寝屋川流域外の旧淀川（大川）へ排水する計画です。寝屋川流域外の河川へ雨水を放流することで、寝屋川流域内の浸水被害を軽減させます。  当面、寝屋川北部地下河川と寝屋川南部地下河川を放流施設として整備することを優先しており、両地下河川を繋ぐ計画は現在のところ予定しておりません。  なお、大川の東側、堂島川及び土佐堀川で排水能力を減少させるような埋立ては行っておりません。  また、東横堀川水門は、水質の浄化、高潮の防御、水位の制御を目的とし、さらに閘門の機能も併せ持っており、高潮時に旧淀川筋の河川水位が上昇する場合も、道頓堀川水門とともに閉鎖して、旧淀川筋からの流入を防いで河川水位が上昇しないようにしております。  平野川分水路の周辺は、寝屋川流域の中でも特に市街化が進んでおり、過去には著しい地盤沈下が発生した地域です。　この地域に降った雨は、下水道管により集められ、下水道ポンプ場から平野川分水路へ排水されています。平野川分水路排水機場は、洪水時に第二寝屋川との合流点にある水門を閉鎖し、第二寝屋川の洪水の影響（逆流）を遮断したうえで、排水機場により平野川分水路の洪水を第二寝屋川へ排水し、厳しい治水環境にある地域に降った雨を安全に流下させています。また、これにより平野川分水路の堤防高さを低く抑えることで多くの橋梁のかさ上げが不要となり、沿川の土地利用や交通への影響を最小限に抑えることが可能となります。 |
| ４ | 平成二十四年八月十四日　寝屋川水系北部の水害被害（寝屋川・門真・守口・大阪）に関しての件について  平成二十四年八月十三日二十二時一分に大雨警報が発表されていたが大阪府毛馬排水機場をなぜ稼働しなかったのですか　何百億円をかけ水害から府民を守る設備のはずです。また城北川水門（寝屋川口・大川口）をなぜ開放しなかったのですか  水害のための作業をしておらず、業務違反ではないのですか。 | 毛馬排水機場の操作は、昭和54年9月に策定した「毛馬排水機場操作要領」により、京橋口（寝屋川）、古堤橋（寝屋川）および昭明橋（第二寝屋川）のいずれかで指定水位に達し、なお上昇するおそれがある場合に操作することとしています。ここで、指定水位は京橋口でOP＋3.0ｍ、古堤橋でOP＋3.3ｍおよび昭明橋でOP＋3.4ｍと定めています。  平成24年8月13日から14日にかけての大雨では古堤橋と昭明橋で指定水位に達しましたが、上昇のおそれがなかったことから操作を開始しておりません。  城北川の寝屋川口水門と城北大川口水門の開放については、平成20年6月25日に定められた「城北寝屋川口水門及び城北大川口水門操作規程」（以下、城北操作規程という。）にて運用しています。この操作規程第4条の規定は各号のいずれにも該当するときに水門を開放することとしており、平成24年8月13日から14日にかけての大雨では、毛馬排水機場を運転操作していないことから、城北川の寝屋川口水門と城北大川口水門を開放しておりません。 |
| ５ | H10年作成の寝屋川総合治水対策パンフレットでは寝屋川北部地下河川の放流量は191㎥/sとなっているが、H24年作成版では放流量が250㎥/sになっていますが、何故ですか。 | 平成10年のパンフレット掲載時は、寝屋川北部地下河川、寝屋川南部地下河川、南北縦断地下河川を計画しており、そのうち、南北縦断地下河川は門真市から南北に縦断し淀川へ放流する計画でした。その後、平成18年に寝屋川流域水害対策計画策定時に放流先を淀川ではなく、寝屋川北部地下河川の鶴見立坑へ接続する計画に変更したため、寝屋川北部地下河川の放流量が増加したものです。 |
| ６ | 寝屋川総合治水対策パンフレットの地下河川イメージ図では、地下河川（流域外に放流）と記載されているが、寝屋川北部地下河川の放流先である旧淀川（大川）は流域外なのか | 寝屋川北部地下河川の放流先である旧淀川（大川）は、寝屋川流域外です。 |
| ７ | 平成25年6月19日、平成25年8月25日の降雨時の城北川水門の操作状況を教えてくださいについて | ・平成25年6月19日について  京橋口（寝屋川）、古堤橋（寝屋川）および昭明橋（第二寝屋川）のいずれにおいても毛馬排水機場の運転指定水位に達しなかったため、運転は行っておりません。  ・平成25年8月25日について  古堤橋水位が、OP＋3.49ｍとなり、毛馬排水機場の運転指定水位を超えたため、同排水機場の運転確認後、城北川水門の開門指令を行いました。しかし、開門指令後すぐに毛馬排水機場の運転停止水位（運転指定水位以下かつ京橋口水位OP+2.60）まで水位が低下したため、城北川水門の開門前に毛馬排水機場の運転停止及び城北川水門の閉門指令を行っております。 |

○ポンプ運転調整について

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| １ | 過去に於いて、下水道河川課は排水作業に開閉操作ミスはなかったのか、水害や浸水を引き起こした事はなかったのかどうでしょうか？ | 寝屋川流域において、過去に排水作業の開閉操作ミスにより、水害や浸水被害を引き起こした事例はありません。 |
| ２ | ポンプ運転調整を実施すれば、雨水ポンプの排水が二分の一になり、同じ降雨であれば浸水が二倍になる事になり、被害が増す事になりますが、それでもポンプ運転調整を実施するのでしょうか。 | 寝屋川流域は、流域内の都市化が進展し、人口、資産が集中していることから、河川拡幅等の方法により治水安全度を向上させることが困難な流域として、Ｈ17年に特定都市河川浸水被害対策法に基づく流域の指定が行われました。  ポンプ運転調整は、この法律に基づいて行われるものであり、河川堤防の決壊により発生する壊滅的な水害から住民の生命と財産を守るために、やむなく下水道ポンプ場の放流量を調整（制限）するものです。  仮にポンプ運転調整を実施せず、堤防が破堤した場合、内水浸水被害よりも被害が大きくなる上、堤防の復旧に長時間要するため、一旦生じた浸水被害の解消が長期化するとともに、次の降雨による二次被害などの危険性も有するため、ポンプ運転調整を定めています。 |
| ３ | ポンプ運転調整により「破堤を防ぐ為」二倍の浸水で被害を被っても「受認しろ」ということですか。  　大阪府下の河川壁整備と日本各地の整備状況とは大きな違いがあります。  　大阪の河川壁は十分に「破堤」に対応できる様、膨大な税金と長い歳月をかけて張りめぐらされて来ました。  一部、東大阪市、柏原市、枚方市、には土石堤防があり、破堤の可能性があるとの事ですが、どのような対策をされているのか、お聞かせ下さい。  該、土石堤防の破堤を防ぐ為にポンプ調整をするのでしょうか？  又、設計上の強度計算をして造られた、寝屋川流域の鉄板コンクリート壁は「破堤も底溢れもしない様に造られています」  危険性を判断した時は補修、改修をして来たはずで、更に地下プールも進行中です。 | ポンプ運転調整は「破堤の危険性のある水位」を超えた時点で開始します。  河川管理施設(堤防)は、計画高水位以下の流水の通常の作用に対して安全となるように設計されており、寝屋川流域の上流部である土堤区間においては、計画高水位に対して安全性を確保するように整備されています。  一方、寝屋川流域の中下流部である特殊堤区間は「破堤も底溢れもしない様に造られている」ことはありませんが、整備途上で暫定的に計画高水位よりも高い河床掘り下げ前計画高水位を設定し、整備された経緯があります。  そのため、「破堤の危険性のある水位」は、土堤区間では、計画高水位と堤内地盤高の高い方を特殊堤区間では、河床掘り下げ前計画高水位、計画高水位と堤内地盤高の高い方を「破堤の危険性のある水位」と設定しております。 |
| ４ | 破堤しないコンクリート壁の寝屋川に壁を越えあふれるまで排水をした方が、市街地に被害は少ないはずですが、お答え下さい。 | ポンプ運転調整は「破堤の危険性のある水位」を超えた時点で開始します。  河川水位が「破堤の危険性のある水位」を超えたからといって必ず破堤するものではありませんが、河川堤防が決壊していないのは偶然にすぎません。  河川堤防が破堤した場合、はん濫水による被害は内水浸水被害と比較して、被害規模が大きい上、堤防の復旧に長時間要するため、一旦生じた浸水被害の解消が長期化するとともに、次の降雨による二次被害などの危険性も有するため、ポンプ運転調整ルールを定めています。 |
| ５ | ポンプ運転調整により排水を二分の一にすれば、二倍の浸水になり被害が増えます。その被害は補償して頂けるのでしょうか。 | ポンプ運転調整を開始する段階では、既に至るところで浸水が発生していると考えております。ポンプ運転調整により増加する浸水被害については、洪水により河川堤防が決壊し、浸水被害が生じた場合、一般的に損害賠償（補償）できないのと同様に損害賠償（補償）することはできないと考えています。 |
| ６ | ポンプ運転調整を実施している時、想定外の雨量で「破堤」した時は、市民に損害を補償できるのですか？  　異常気象の昨今、ポンプ調整で日常的に浸水が増える事は絶体にやめて頂きたい。  　大阪府下のいずれかの地域で想定の雨量が有るかもしれない状況でもポンプ運転調整に意味があるのでしょうか？ | ポンプ運転調整は、河川管理施設と下水道の整備水準を上回る降雨、または計画規模を上回る降雨のとき、河川堤防が決壊する危険がある水位（危険水位）に達した場合に、河川の氾濫によって生じる壊滅的な水害 から住民の生命と財産を守るために、緊急避難措置として行うものであります。  また、洪水は人為の加わらない自然現象が起因して発生することから、やむを得ない事象であり、可能な限り河川堤防の決壊を回避するためのポンプ運転調整は法的に妥当なルールと考えており、ポンプ運転調整を実施しないことこそ行政の不作為であると考えております。洪水により河川堤防が決壊し、浸水被害が生じた場合は一般的に損害の補償はできないと考えています。 |

○都市基盤河川改修事業（大川）について

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| １ | 寝屋川水系大川改修工事について  河川工事ついて、着工から全区間完成までだいぶかかりますが  その間、初回以外にも住民を集めての定期的な説明会はありますか。  次回予定等あれば教えてほしいです。 | 大川改修事業は、東大阪市が主体となって事業を進めております。  現在、河川改修に必要となる用地取得を実施しており、用地取得後、工事を実施してまいります。  定期的な説明会は行っておらず、今後の説明会の開催も現時点では予定しておりませんが、工事着工時には周辺の住民の皆様にお知らせいたしますので、ご不明な点等あれば、下記連絡先までお問い合わせください。  【連絡先】  東大阪市建設局下土木部河川課　℡06-4309-3263 |