

基礎原案での記載箇所		章項目	5.3.2 5.3.3	ページ	p.44 p.46	行	37行目 3行目
事業名	陸閘操作時間の短縮化の実施		河川名	淀川			
府 県	大阪府	市町村	大阪市福島区・西淀川区		地先		

現状の課題
 一部の橋梁横断部では所定の堤防高さを有しておらず、中には高潮時には陸閘によって浸水を防ぐことを余儀なくされた橋もあり、陸閘操作時には、鉄道及び幹線道路が遮断されることから、社会経済上大きな影響を与えている。南海大地震発生時には、淀川河口まで約2時間で津波が押し寄せると推定

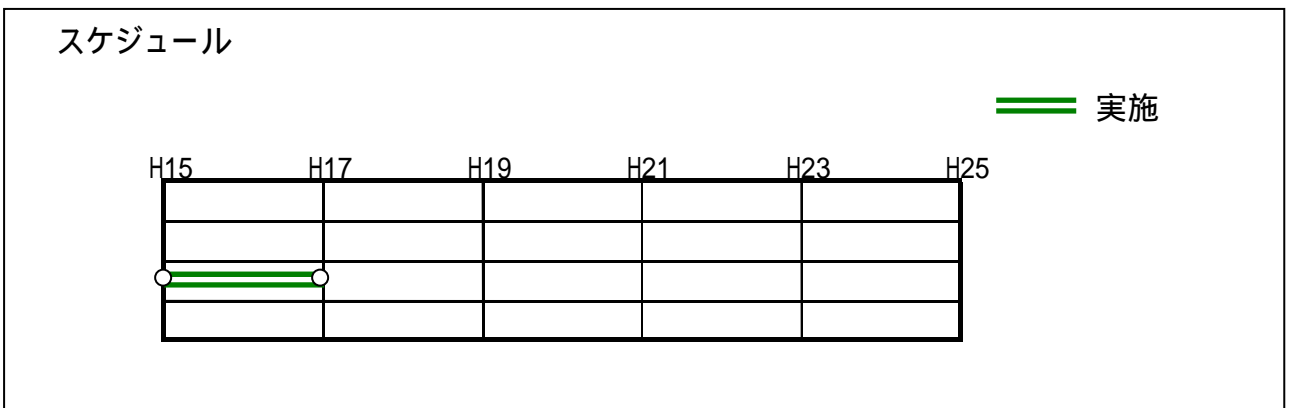
河川整備の方針
 津波来襲時の陸閘等の迅速な操作・開閉時間の短縮化を可能とするため、施設の改良と情報伝達の強化を実施する。

位置図

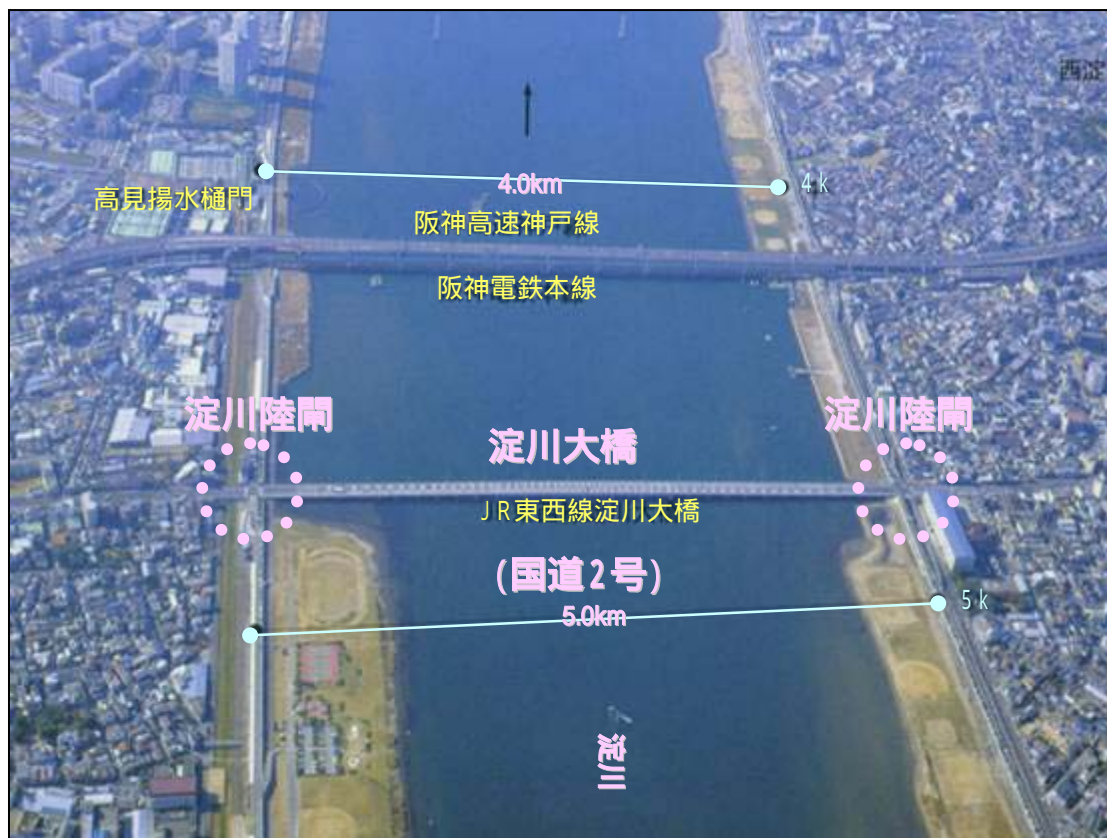
具体的な整備内容
 高潮や津波来襲時における陸閘操作にあたっては、交通を遮断する必要があり、関係機関との協議及び調整の迅速化を図ると共に、機械設備の改造を行うことで、操作時間の短縮化を実施する 淀川大橋

事業の数量・諸元等
 淀川陸閘ゲート開閉装置改造(左右岸)

事業費
 ・全体事業費 約1億円
 ・うち整備計画期間内事業費 約1億円



平面図(機構図、体制図)



陸閘操作の短縮化の実施

淀川陸閘
操作時間の短縮



整備効果

・操作時間の短縮

南海大地震発生時には、淀川河口まで約2時間、淀川大橋まで約2時間30分で津波が押し寄せると推定される。

陸閘操作時間を短縮化することにより、事前調整の時間がより確保でき、また交通遮断や迂回路への交通集中などの時間が短縮され、社会経済的損失も軽減される。

また、緊急時における迅速な水防活動を行うことができ、水防団等の労働負担の軽減を図ることができる。

提案理由

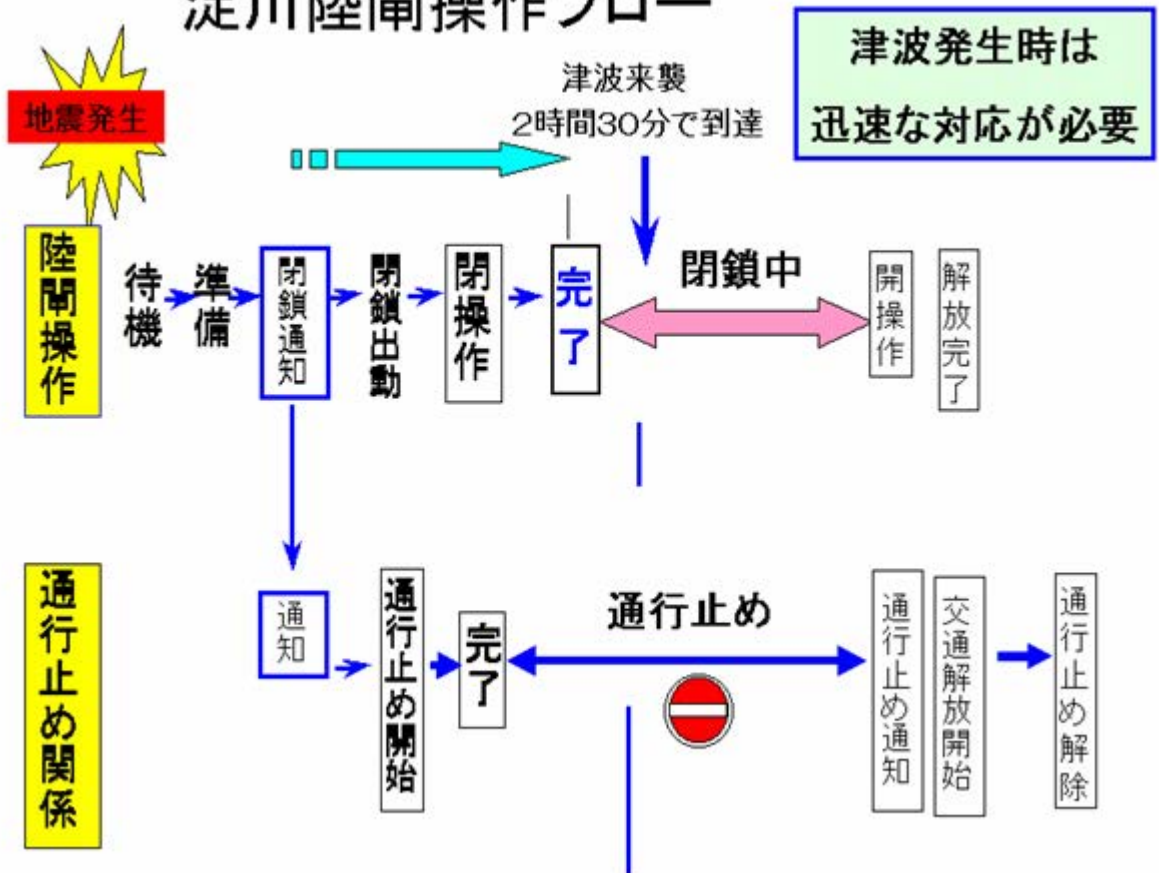
開閉装置の改善により、陸閘の操作時間の短縮を図る。

陸閘閉鎖を行うためには、交通遮断を行う必要がある。交通を止めるためには、道路管理者を通し、警察との協議を行い、了解をとった上で、閉鎖のための出動要請を行い、交通止め・安全確認をし、閉鎖することになりますが、この間の関係機関との協議調整に相当時間を要している。

関係機関との協議調整は迅速に行いますが、機械設備の改良を行うことにより、閉鎖時間を少しでも短縮することも併せて行う必要がある。

陸閘操作時には、幹線道路が遮断されることから、社会経済上大きな影響を与えている。

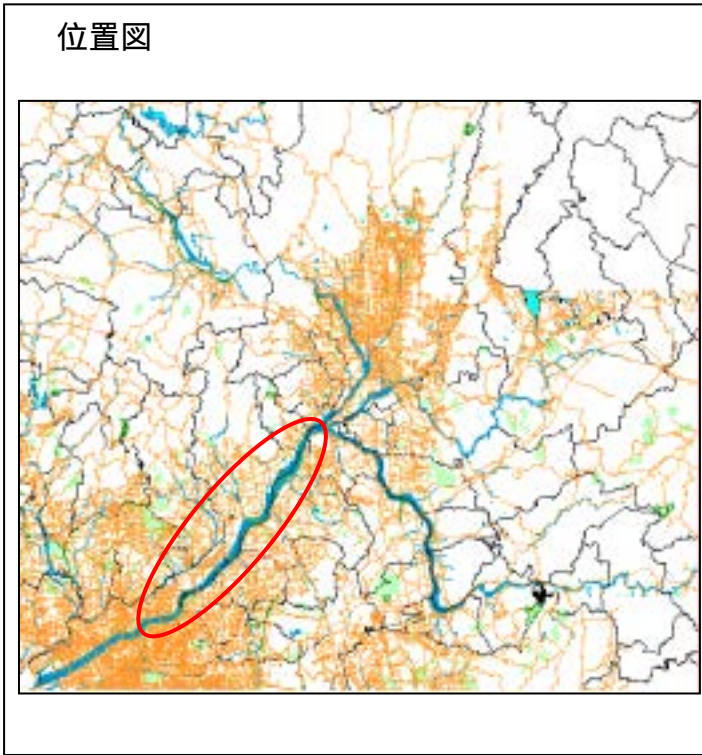
淀川陸閘操作フロー



基礎原案での記載箇所		章項目	5.3.3	ページ	p.45	行	5行目
事業名	緊急用河川敷道路整備		河川名	淀川			
府 県	大阪府 京都府	市町村	淀川本川全域		地先	-	

現状の課題
 兵庫県南部地震時には、建物の崩壊等により陸上交通が混乱し、負傷者の輸送や復旧作業のための資材輸送等に支障を生じたことから、震災時の緊急輸送を目的として淀川の船着場の整備とあわせて、河川敷内に緊急用河川敷道路を整備してきたところであるが、淀川大堰から三川合流点までの区間で連続的に通行できない区間(約5 km)がある。

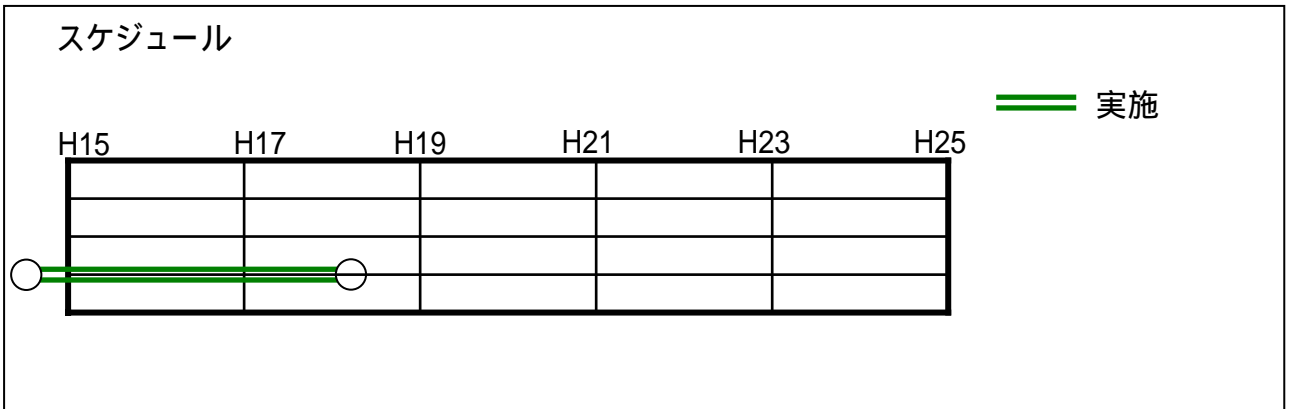
河川整備の方針
 河川管理施設被災時の早期復旧や緊急物資輸送等の手段として緊急用河川敷道路及び船着場の整備を行ってきたが、未整備の箇所については早期に完成させる。



具体的な整備内容
 緊急用河川敷道路
 ・淀川大堰から三川合流点までの区間を連続的に通行できるよう継続実施する。
 整備延長 4.8 km

事業の数量・諸元
 等 全体数量
 延長 約53 km
 ・うち整備計画期間内数量
 延長 約 5 km

事業費
 ・全体事業費 約 41億円
 ・うち執行済 約 30億円
 ・うち整備計画期間内 約 11億円
 ・うち整備計画期間以降 約 0円



平面図

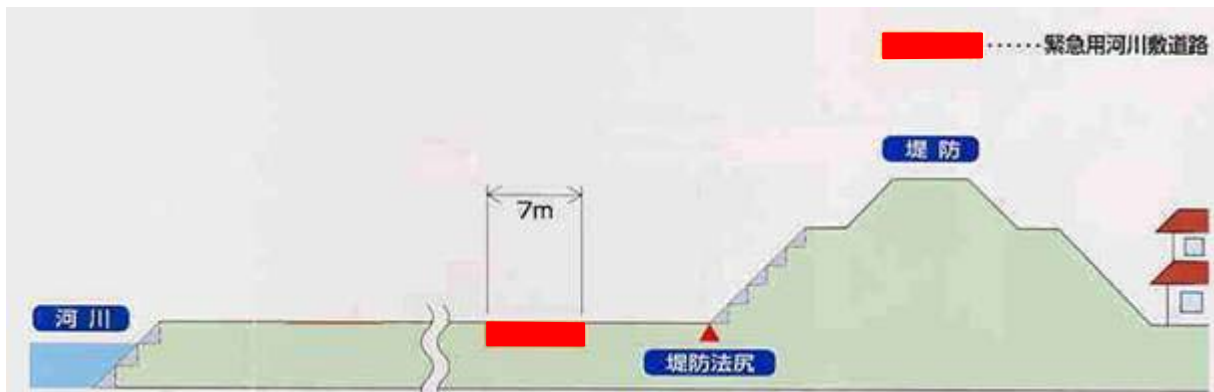
緊急用河川敷道路の活用

負傷者の輸送



横断面図

緊急用河川敷道路は、高水敷に標準7mで設置する。



整備効果

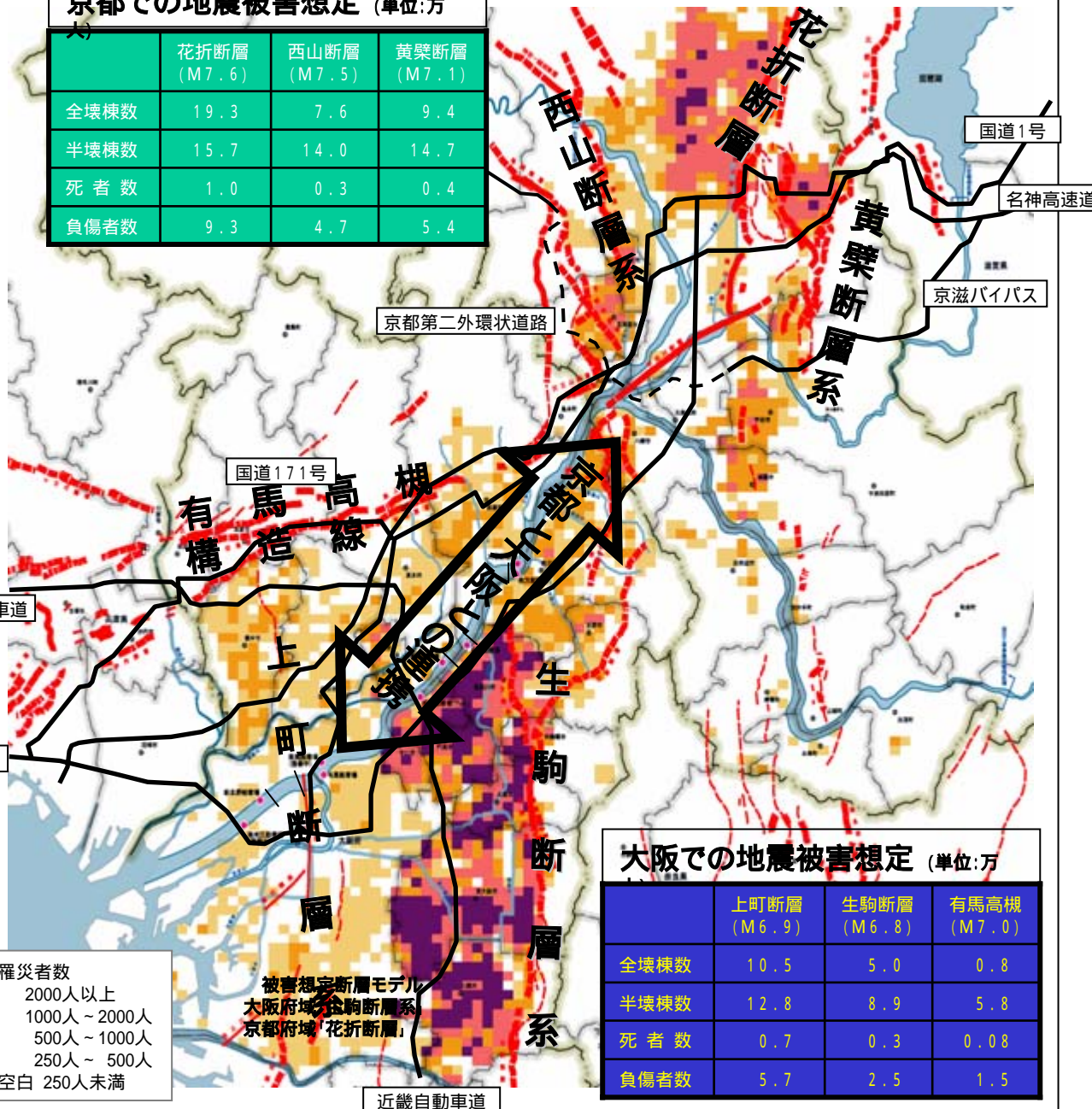
緊急用河川敷道路を利用した輸送手段の効果

一般道路が混乱しても
大阪と京都とを直接輸送が可能

主要幹線道路との接続により、
 沿川都市への物資輸送が効率的となる。

京都での地震被害想定 (単位:万)

	花折断層 (M7.6)	西山断層 (M7.5)	黄檗断層 (M7.1)
全壊棟数	19.3	7.6	9.4
半壊棟数	15.7	14.0	14.7
死者数	1.0	0.3	0.4
負傷者数	9.3	4.7	5.4



大阪での地震被害想定 (単位:万)

	上町断層 (M6.9)	生駒断層 (M6.8)	有馬高槻 (M7.0)
全壊棟数	10.5	5.0	0.8
半壊棟数	12.8	8.9	5.8
死者数	0.7	0.3	0.08
負傷者数	5.7	2.5	1.5

罹災者数
 2000人以上
 1000人～2000人
 500人～1000人
 250人～500人
 空白 250人未満

被害想定断層モデル
 大阪府域 生駒断層系
 京都府域 花折断層

提案理由

兵庫県南部地震の教訓

医療救護、救急救助、物資輸送、代替輸送、避難手段及び緊急輸送路の確保等が大きな課題となった。

船舶による緊急時の人員物資輸送が見直された。



地震災害により交通混乱を起こしている状況

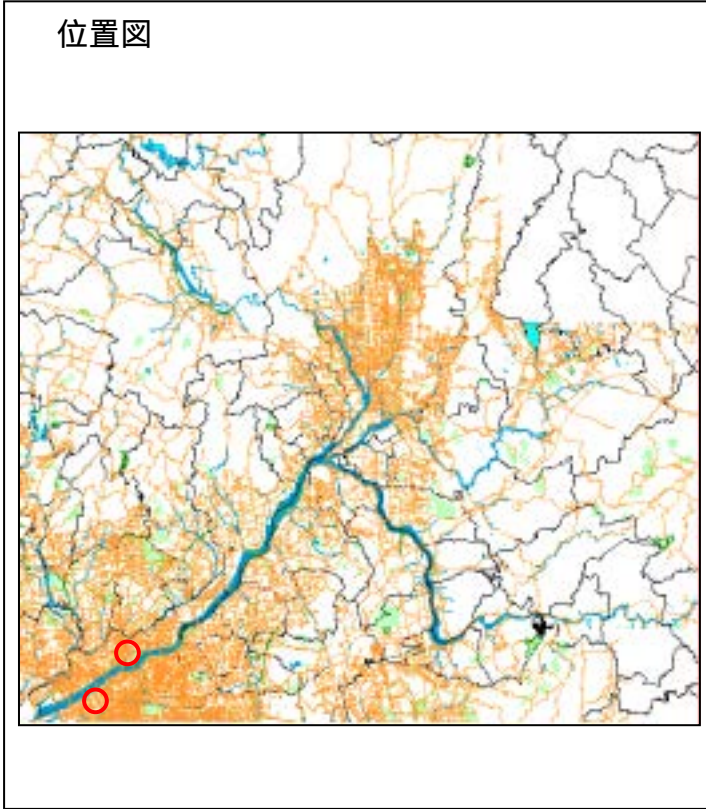


緊急用河川敷道路及び船着場の整備

基礎原案での記載箇所		章項目	5.3.3	ページ	p.45	行	9行目
事業名	緊急用船着場整備		河川名	淀川			
府 県	大阪府	市町村	大阪市福島区		地先	海老江	

現状の課題
 兵庫県南部地震時には、建物の崩壊等により陸上交通が混乱し、負傷者の輸送や復旧作業のための資材輸送等に支障を生じたことから、震災時の緊急輸送を目的として淀川の船着場の整備とあわせて、河川敷内に緊急用河川敷道路を整備してきたところであるが、淀川大堰から三川合流点までの区間で連続的に通行できない区間(約5 km)がある。

河川整備の方針
 河川管理施設被災時の早期復旧や緊急物資輸送等の手段として緊急用河川敷道路及び船着場の整備を行ってきたが、未整備の箇所については早期に完成させる。

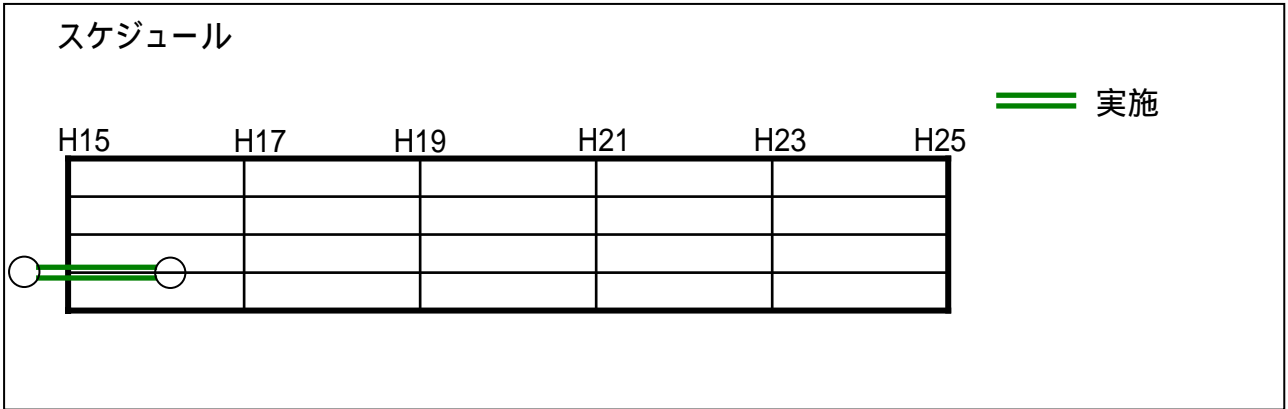


具体的な整備内容
 緊急用船着場
 ・現在、整備中の海老江地区の船着場については継続実施する。

事業の数量・諸元等 事業費

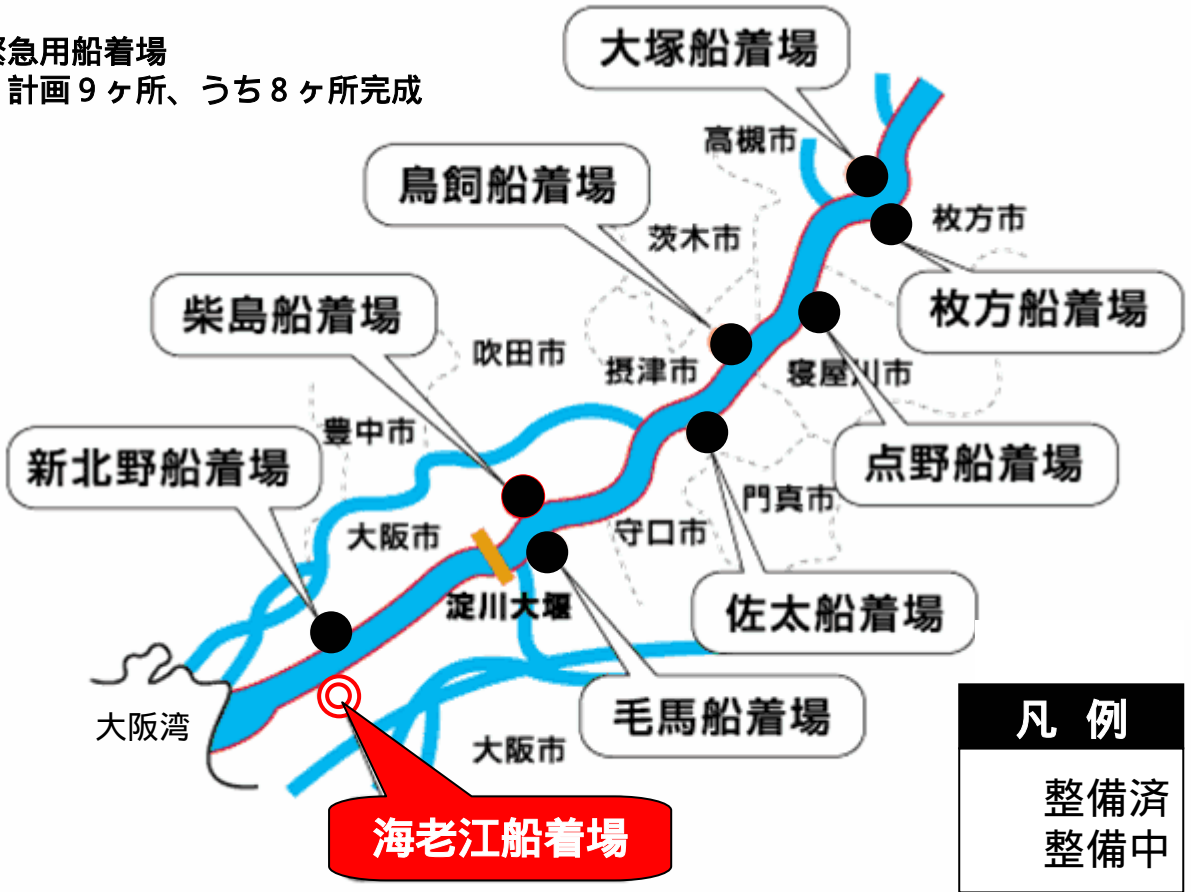
・海老江船着場
 淀川左岸 4.9km付近
 延長L = 70m 喫水H = 2m以上

・全体事業費	約 7億円
・うち執行済	約 1億円
・うち整備計画期間内	約 6億円
・うち整備計画期間以降	0円



平面図

緊急用船着場
計画9ヶ所、うち8ヶ所完成



イメージ写真



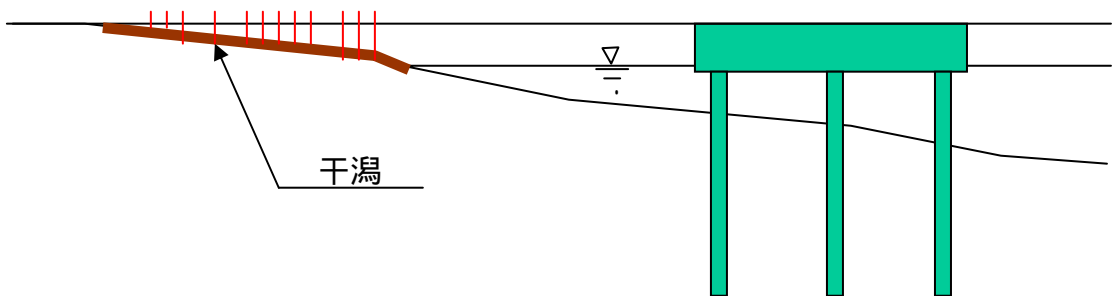
整備効果

- ・大規模災害時に水上ル - トを活用した物資輸送が可能となる。
- ・海老江船着場は淀川から大阪駅周辺地区へのル - トとなる。
- ・平常時は、環境学習船、調査船、観光船による利用が可能となる。

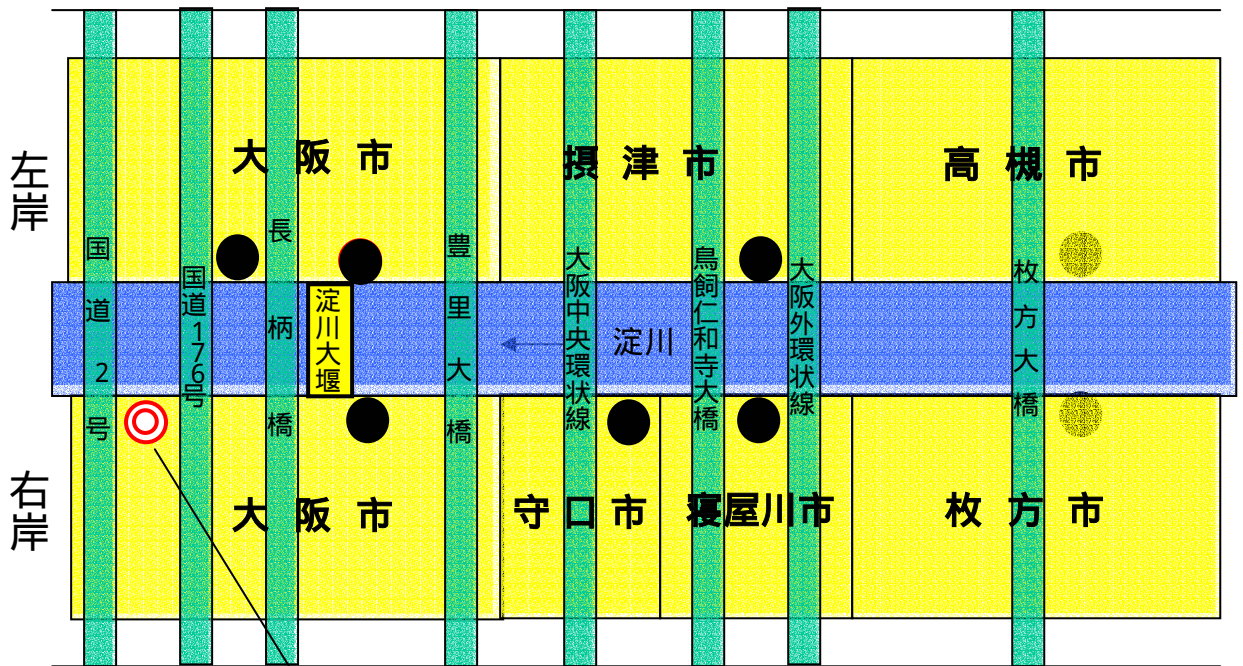
海老江船着場の特徴

水際の環境を考慮

- ・川の中へ張り出した構造により
河岸の干潟及びヨシ群落の保全に考慮

淀川環境委員会の中で構造を検討

提案理由



海老江船着場 (大阪駅から2km圏内)

災害時に海陸両面からの輸送が可能

