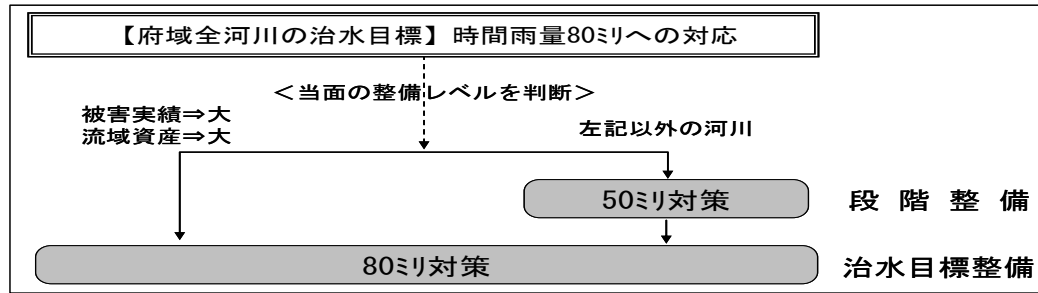


＝新たな治水対策への転換＝

従来の考え方(H8大阪府河川整備長期計画)

府域全ての河川で、一生に一度経験するような大雨（**時間雨量80ミリ程度**）が降った場合でも、川があふれて、家が流され、人が亡くなるようなことをなくす。



- * 目標達成には**1兆400億円、約50年**必要
- * 府民が対策の効果を実感できない
- * 治水施設で防げない洪水に対する総合的なリスク対策が必要

転換のポイント

- 20～30年の当面の治水目標を設定
- 治水の視点を河川から地先（家屋など）へ
- 現在及び将来の地先の危険度（リスク）を開示



新たな治水対策への転換

「今後の治水対策の進め方」(H22.6策定)

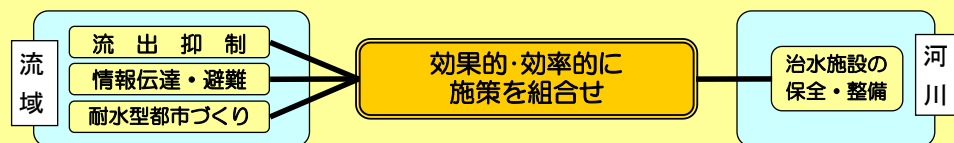
『提供』から『共有』へ

【基本的な理念】人命を守ることを最優先する。

【取組み方針】

- (1) 現状での河川氾濫・浸水の危険性に対する府民の理解を促進する。
- (2) 「逃げる」「凌ぐ」施策を強化するとともに、「防ぐ」施策を着実に実施する。
- (3) 府民が対策の効果を実感できる期間（概ね10年）で実現可能な対策及び実施後の河川氾濫・浸水の危険性をわかりやすく提示する。

【具体的な取組み】



【20～30年後の目標】

1. 河川ごとの今後20～30年度程度で目指すべき当面の治水目標の設定・公表
2. 河川氾濫・浸水及び土砂災害の危険性の府民との共有
3. 府域における時間雨量50ミリでの床下浸水、かつ、少なくとも65ミリでの床上浸水の解消

3) 減災、安全・安心のまちづくり

①国土構造のデュアル化

◇首都機能バックアップ ◇新名神など国土軸のデュアル化

②減災のまちづくりの推進

☞「逃げる」「凌ぐ」「防ぐ」対策の組合せ

◇**津波減災対策** → 《東日本大震災を踏まえた避難体系強化》
・避難ビル指定、駅舎・高架道路の活用、地下街避難対策

◇**新たな治水対策・土砂災害対策** → 《真に水害に強いまち》
・地先の危険度開示と当面の治水目標設定、避難体系強化

◇**インフラの防災機能強化** ※) 国の新たな知見を踏まえ対応
・主要橋梁耐震化、防潮堤・岸壁等の耐震強化(※)
・水門遠隔操作化、鉄扉電動化、水門等の防御施設耐水化
下水処理場・ポンプ場の防災無線網整備
・防災セーフティ・ロード(徒歩帰宅者の誘導・支援)
・防災環境軸(道路)、防災公園、準防火地域指定など市街地の不燃化促進等

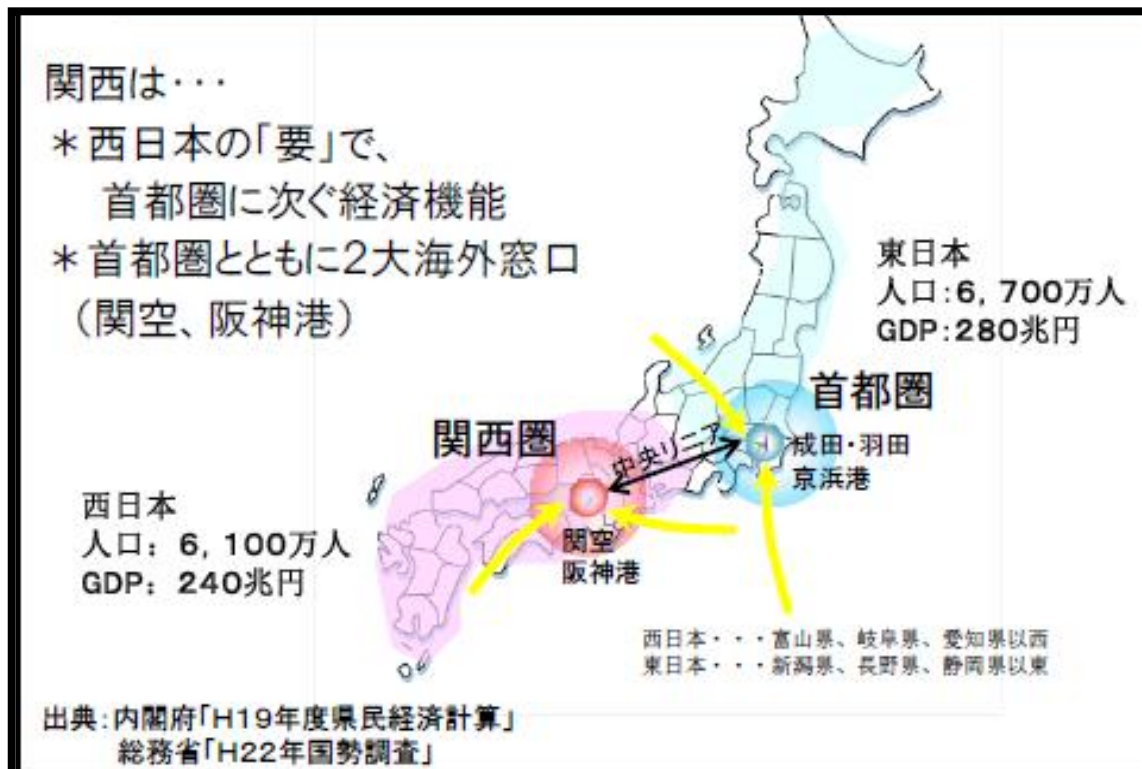
③交通安全対策、バリアフリー化の推進

◇歩道整備、バリアフリー化、交通安全教育など
◇鉄道駅の耐震補強・可動式ホーム柵の整備促進
◇府営公園のユニバーサルデザイン・バリアフリー化

《参考》

①「国土構造のデュアル化」

- 東日本大震災の教訓を踏まえ、日本が着実に復興・成長し、危機への対応力を高めていくため、国土構造をデュアル化し、関西が首都機能をバックアップできるようにすることが必要です。
- 国土構造を転換し、関西の都市機能を高めていくため、東日本と西日本双方での製品開発拠点の整備（デュアルシステム）や生産活動のバックアップ機能整備と同時に、東西日本をつなぐ大動脈である国土軸の強化、大阪ベイエリアから国土軸へのネットワーク整備が急務であり、新名神高速道路の早期全線整備、都市圏高速道路等の一体的運営構想（ハイウェイ・オーソリティー構想）実現などによる料金体系の一元化、ミッシングリンク（淀川左岸線延伸部など）の解消を図ることが重要です。



中央リニアの大阪まで早期開通による 三大都市圏(首都圏-中部圏-関西圏)ネットワーク強化

・三大都市圏の時間距離の早期短縮

首都圏と大阪圏が約1時間で結ばれれば、首都圏の経済・行政機能の分散が可能
(例: 中小企業庁、資源エネルギー庁、証券取引所、日本銀行)

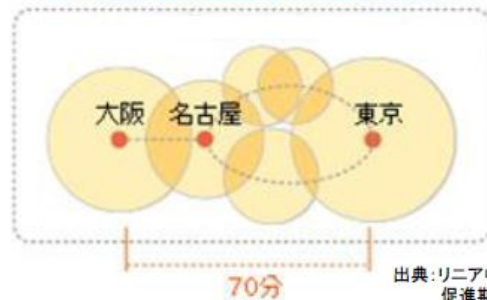
・東海道新幹線のバックアップ機能(リダンダンシーの確保)

東海・東南海・南海地震に備え、津波に脆弱な東海道ラインを早期に複線化すべき

【中央新幹線ルート図】



リニア実現後



出典: リニア中央新幹線建設促進期成同盟会HP

<3大都市圏の合計指標>

GDP: 約370兆円

人口: 約8,600万人

出典: 内閣府「H19年度県民経済計算」
総務省「H22年度国勢調査」

・北陸新幹線の早期整備

首都圏と関西圏を北陸経由で結ぶルートは、災害時等における東海道新幹線の代替として重要。

また、新幹線による環状ネットワークを形成するため、国土計画上も重要。



・新名神の全線早期事業化

日本の物流を支える国土軸の中で、関西圏と中部圏を結ぶ区間だけが、国幹道を名神高速1本しか持たない。

将来想定される東海・東南海・南海エリアの大地震に備え、新名神を全線早期着工して、リダンダンシーを確保すべき。



*国土開発幹線自動車道建設法で定められた路線 7

②「減災のまちづくりの推進」

- ・東日本大震災での大津波や、台風12号での河川氾濫、大規模な土砂災害など、これまでの想定を超える自然災害により甚大な被害が発生しました。
- ・都市インフラが「府民の人命と財産を守る」という安全神話は、通用しない時代になっており、地震・津波対策や洪水・土砂災害対策にあっては、「逃げる・凌ぐ・防ぐ」の総合的な取組みが不可欠です。
- ・限られた財源の中で、まずは「人命を守る」ことを最優先に、効果を身近に実感できるとともに、“逃げる・凌ぐ”ことを主眼に減災のまちづくりを推進します。

◇津波減災対策

「東日本大震災を踏まえた避難体系の強化」

ソフト対策で「人命を守る」→「逃げる・しのぐ」ことを、最優先に実施！

避難場所の確保 ■津波避難ビルの確保・指定 →公的施設のほか、民間ビルも ■鉄道施設の避難場所としての活用 ■高架道路の避難場所としての活用 →道路（盛土）法面の活用など ■地下街等からの避難対策 	徒歩帰宅者・帰宅困難者への支援 ■防災セーフティ・ロードの整備 災害に強いまちづくり ■土地利用の誘導や規制 地域防災力の強化（地域・行政・企業） ■自主防災組織の結成促進や活性化 ■住民参加による避難訓練の実施・充実 ■子供たちへの防災教育の実施・充実 →津波・高潮ステーションの活用 ■出前講座・防災イベントの実施 府民への情報伝達強化 ■防災情報メールの登録PR ■多様な情報伝達手段の検討
---	--

「道路情報提供装置等の整備」

- ・想定を超える津波が発生した場合に、浸水エリアとなる湾岸部の路線（大阪臨海線（4万台/日）の車両誘導対策として、道路情報提供装置の整備により、「いち早く津波情報」をドライバーに提供します。また、平時から津波浸水区間に「津波浸水啓発看板」を設置し、「逃げる意識を醸成」します。



◇新たな治水対策・土砂災害対策

「流域全体での総合的な治水対策・土砂災害対策の推進」

〔情報伝達・避難〕



地上デジタル放送での河川防災情報の提供イメージ



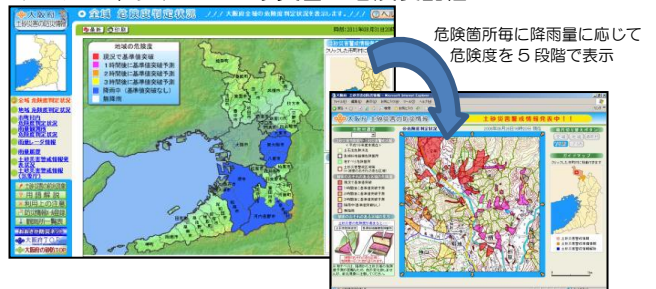
大阪府ホームページでの洪水リスクの提供イメージ



河川流況監視カメラの映像イメージ



インターネットでの土砂災害の危険度配信



〔流出抑制施設整備〕



—公園貯留—



—校庭貯留—



—棟間貯留—



—ため池活用—

〔治水施設の保全・整備〕



河川改修



ダム



治水緑地



地下河川



流域調節池



〔土砂災害対策施設の整備〕

土石流対策

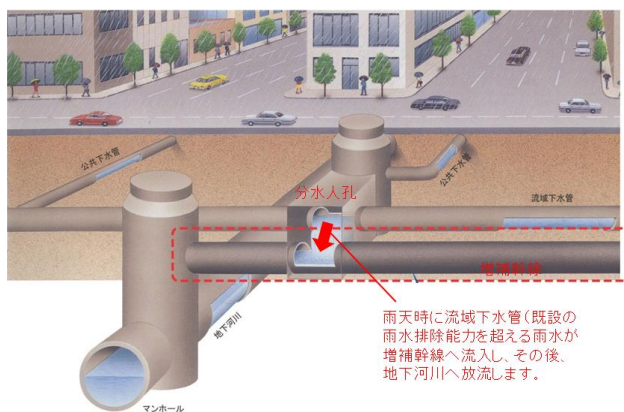


急傾斜地崩壊対策



〔流域下水道の整備〕

- ・ 雨につよいまちづくりを目指して、概ね 10 年に 1 回の大雨（1 時間雨量 50mm 程度）に対して浸水が起こらないように幹線整備やポンプ場の能力増強等を行います。



増補幹線のイメージ



増補幹線の整備
(シールド工事)

◇インフラの防災機能強化

「橋梁等の耐震対策」

- ・ 災害時の救助、救急など緊急輸送活動を行う広域緊急交通路における主要橋梁や乗客の安全確保の観点からモノレール橋梁の耐震化を図り、東海・東南海・南海地震など大規模地震に備えます。

■道路橋りょうの耐震化



橋脚補強対策



落橋防止対策

- ・ 阪神淡路大震災と同規模の地震が発生しても倒壊しないようにします。
- ・ 10箇年で広域緊急交通路に架かる橋梁の耐震化の概成をめざします。

■大阪モノレールでの取り組み

- ・ 乗客の安全確保、並びに、広域緊急交通路である大阪中央環状線等の機能確保の観点から、耐震対策を実施します。



落橋防止対策

「津波・高潮対策」

- ・ 高潮や東南海・南海地震の津波による被害を軽減するため防潮堤等の整備を進めます。また、大規模地震による災害時に海上からの緊急輸送ルートを確認するため耐震強化岸壁を整備します。
- さらに、想定を上回る大津波の来襲も危惧されるため、より確実な施設操作のための水門の遠隔操作化、鉄扉の電動化により「逃げる・凌ぐ」を強化するとともに、3大水門等の抜本的な更新の検討に着手します。

【高潮対策：防潮堤嵩上げ】



【水門の耐震化】



【水門・鉄扉等の機能高度化：遠隔監視】



【施設操作(閉鎖)訓練】



【3大水門等遠隔操作化】

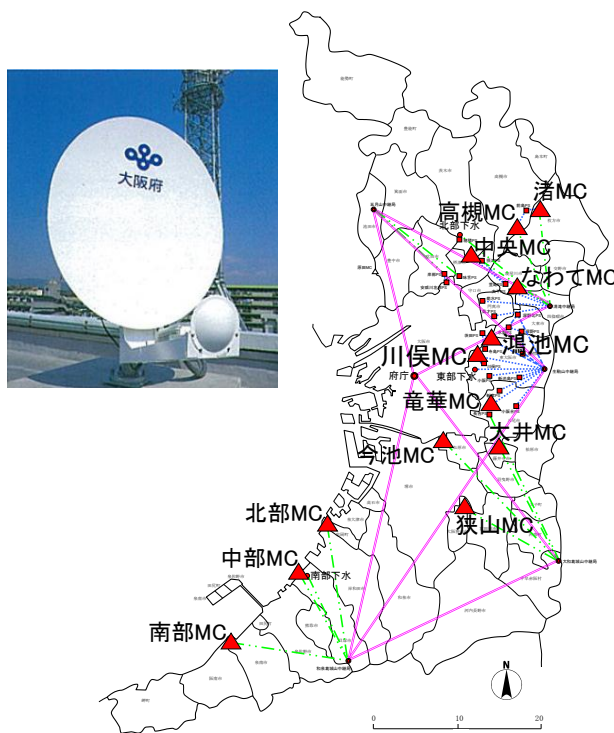


【鉄扉の電動化】



「下水処理場・ポンプ場の防災無線網整備」

- ・ 災害時の通信手段確保のため、下水処理場、ポンプ場に防災無線網を整備します。



「防災セーフティ・ロード」(徒歩帰宅者の誘導・支援)

- ・大規模災害に備え、徒歩帰宅者を支援するため、安全かつ円滑に歩行、誘導できるみちづくりを推進します。



休憩場所等の整備

- ・整備路線、区間
広域緊急交通路等で、大阪都心部から徒歩帰宅が可能な半径20km以内
- ・休憩場所、歩行者誘導灯等の整備



出典：関西広域連携協議会による想定ルート

「広域緊急交通路ネットワークの強化」

- ・大規模災害時の緊急輸送活動を支える広域緊急交通路ネットワーク整備を推進します。

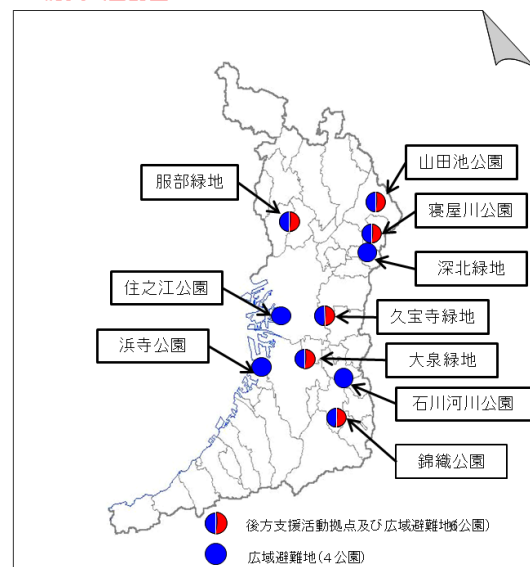
「府営公園の防災機能強化」

- ・後方支援活動拠点及び広域避難地に指定されている府営公園の整備を進め、大規模災害発生時の自衛隊等支援部隊の活動拠点や府民の避難場所等を確保します。

■防災公園の整備効果

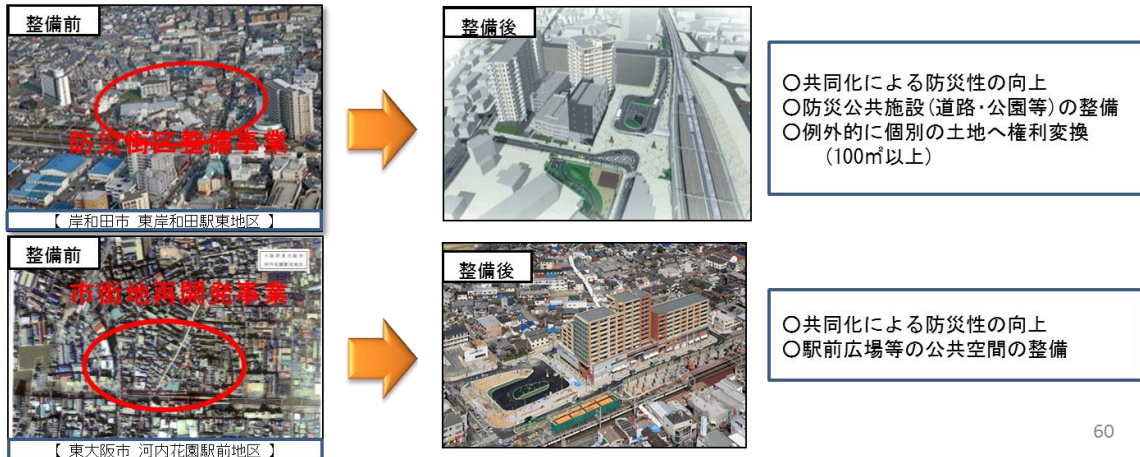


■防災公園配置図



「市街地再開発事業、準防火地域の指定促進など市街地不燃化の促進等」

- ・ 主要な駅前などの密集市街地において、防災街区整備事業や市街地再開発事業等により老朽化した建築物を除却し防災性能を備えた建築物と公共施設整備を行います。
- ・ 建ぺい率 60%以上の市街化区域について準防火地域指定を促進するとともに、密集市街地においては、地区計画等の活用により、耐火・準耐火建築物への建替えを誘導します。
- ・ 緊急交通路や避難路沿道をはじめ建築物の耐震化を促進します。



60

③交通安全対策・バリアフリー化の推進

◇歩道整備、バリアフリー化、交通安全教育など

- ・ 交通事故を未然に防止し、誰もが安全で安心できる交通環境を整備するため、各種の交通安全対策を講じます。
- (例) ・ 歩行者、自転車通行空間の確保
 - 歩道未整備区間における歩道整備等
 - 歩行者、自転車の安全を優先に考えた自転車通行環境の整備
- ・ バリアフリー化の推進
 - 駅、公共・福祉施設周辺等の歩行空間のバリアフリー化
- ・ 交通事故削減のための交通安全対策
 - 事故危険箇所における交通安全施設の整備、交通安全教育活動・啓発の推進
- ・ 鉄道や道路の立体交差化（踏切事故の抜本的解消）



◇鉄道駅の耐震補強・可動式ホーム柵の整備促進

・主要な既存駅の安全・安心・バリアフリー事業について、事業者の整備を促進するため、府の要綱に基づき国・地元市町と協調して事業者に対して補助を行います。

・鉄道駅耐震補強事業費補助

鉄道駅利用者の安全の向上を図ると共に、発災時における鉄道駅の緊急応急活動拠点機能を確認するために行います。



高架構造への耐震補強例

・可動式ホーム柵整備事業費補助

鉄軌道利用者の安全確保及び障がい者や高齢者等の移動の円滑化を図るために行います。



可動式ホーム柵の設置事例（大阪市内）

◇府営公園のユニバーサルデザイン・バリアフリー化

・高齢者や障がい者、幼児、こども連れの親等あらゆる人々の利用に配慮した府営公園とするため、ユニバーサルデザイン・バリアフリー化を推進します。



多目的トイレ



出入口の改修



ヒーリングガーデナー



案内板



ベンチ等



ふれあいの庭