

ポイント-2：災害に強い都市を支える交通

◆災害に強い交通インフラの構築

近い将来発生が懸念されている南海トラフ巨大地震や、近年増加している集中豪雨などの災害に対応するため、「強さ」と「しなやかさ」を持ったインフラの構築を進めます。

【道路施設の耐震性強化】

地震発生後に緊急車両が確実に通行できるよう、広域緊急交通路の橋梁の耐震性強化を図ります。令和2年度末までに、広域緊急交通路の耐震対策完了をめざします。

(広域緊急交通路のうち重点14路線や大阪モノレールの支柱補強や落橋防止対策は完了)



橋脚の補強



落橋防止対策

<令和元年度の主な事業箇所>

府道 大阪高槻京都線 野々宮跨道橋 など

【鉄道施設の耐震性強化】

鉄道利用者などの安全確保、および鉄道と交差・並走する広域緊急交通路などの機能確保のため、鉄道事業者が実施する耐震補強事業に補助を行います。



橋脚補強

鉄道駅耐震補強の状況



橋脚補強

道路と鉄道が並走する箇所の耐震補強状況

<令和元年度の主な補助事業箇所>

- * 高架駅：阪急梅田駅、京阪萱島駅、Osaka Metro長田駅、阪神姫島駅、近鉄上本町駅など
- * 高架橋など：近鉄奈良線、阪神本線、Osaka Metro中央線、京阪本線、南海高野線、阪急京都線など

◆道路の無電柱化

平成30年3月に策定した「大阪府無電柱化推進計画」に基づき、効率的に無電柱化を進めるとともに、新たに設置する大阪府無電柱化地方部会の市町村部会において、情報共有や技術支援を行い、市町村管理道路の無電柱化を促進します。

大阪府無電柱化推進計画【概要】

■無電柱化の目的、優先的に取り組む箇所について

- ①都市防災の向上
広域緊急交通路（重点14路線）
（後方支援活動拠点から沿岸部に向かう緊急車両の通行ルート）
防災拠点へのアクセス道路
（自動車専用道路および重点14路線からアクセスする道路）
密集市街地事業地区（地区内の幹線道路）
- ②安全で快適な歩行空間の確保
バリアフリー重点整備地区
（特定道路、生活関連経路） など
- ③良好な都市景観の確保
観光地周辺
（世界遺産、日本遺産周辺などの道路） など



上記に関わらず、市街地における新設道路は無電柱化

■無電柱化を推進する方策

- ①電線共同溝（従来方式）に加え、新たに低コスト手法を活用
- ②地中化によらない手法として、裏配線や軒下配線の導入を検討
- ③道路の占用の制限等を活用
- ④市町村との連携、技術支援

低コスト手法の事例

小型ボックス活用埋設



<令和元年度の主な事業路線>

国道170号（羽曳野市）、府道大阪港八尾線（八尾市）、府道岸和田港塔原線（岸和田市） など

【無電柱化の事例】



(旧)国道170号（富田林市）



八尾茨木線（門真市）

◆防災・災害復旧対策

【道路施設の防災対策】

南海トラフ巨大地震による津波や、近年増加している集中豪雨などの災害に対応するための対策を実施します。



落石・法面崩壊防止対策



道路情報提供装置



冠水時のエア遮断機（固定式規制設備）
出典：国土交通省 NETIS新技術情報提供システム



道路照明灯の更新

<令和元年度の主な事業箇所>

国道173号（能勢町）、国道423号（豊能町）など

【災害復旧対策の推進】

平成29年10月の台風第21号及び平成30年7月豪雨による被災箇所について、一日も早い本格復旧をめざします。

○平成29年台風第21号

一般国道173号（福住地区）



一般国道173号（天王地区）



○平成30年7月豪雨

一般国道173号（山辺）

