

事業名：

大阪港北港北地区臨港道路整備事業（耐震改良）

所在地：

此花区北港白津1・2丁目～此花区北港2丁目

目的：

此花大橋(以下「本橋」という。)は、耐震強化岸壁として整備されている夢洲コンテナターミナルからの幹線貨物輸送ネットワークの一部を担っており、夢洲から舞洲、此花区へ至る交通路を背後地域の道路網と一体的な輸送体系を確保する緊急交通路として、本市地域防災計画に位置付けられている。

地域防災計画で位置付けられた緊急交通路については、それらを構成する土木施設等の耐震性の強化を図っていくこととしており、本橋についても、平常時のみならず災害時も含め、関西経済圏の幹線貨物輸送を支える夢洲コンテナターミナルの主要アクセス施設として、耐震改良を行うものである。

事業内容：

・ 此花大橋の耐震改良事業：延長1,623.0m

（本橋部：540m、舞洲側取付橋：437.5m、北港側取付橋：645.5m）

位置図



**夢洲コンテナターミナル
(耐震強化岸壁)**
(工事中)
(under construction)

此花大橋

**事業区間
L=1,623m**

大阪港咲洲トンネル

此花区

港区

大正区

住之江区

新木津川大橋

南港大橋






平林大橋

柴谷橋

正平橋

かもめ大橋

凡例

-  事業箇所
-  耐震化済み
-  耐震化実施中
-  緊急交通路
-  橋梁・トンネル
(緊急交通路内)

社会経済情勢等の変化

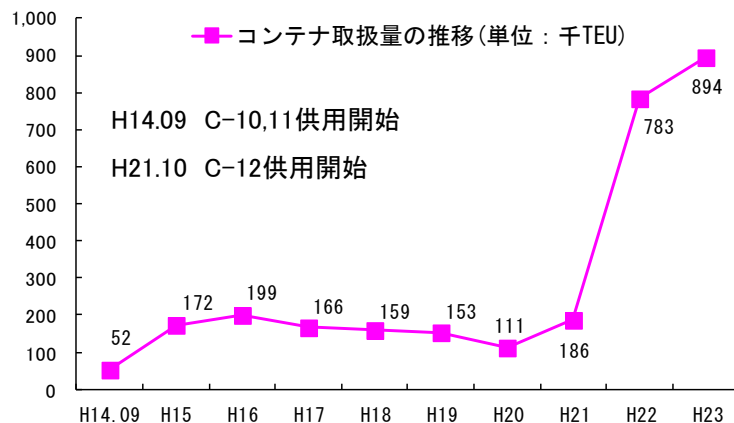
事業開始時（5年前）

- ・ 此花大橋は、大阪市地域防災計画で、緊急交通路として位置付けられているものの、耐震対策が未実施
- ・ 夢洲コンテナターミナルの機能強化として岸壁(C12)やアクセス道路(夢咲トンネル)などの整備中であった。



事業再評価時（平成24年）

- ・ 19施設(1橋台/18橋脚)の内、7施設(0橋台/7橋脚)の耐震対策が完了。
- ・ 夢咲トンネルの開通や夢洲コンテナターミナル(C-10~C-12)の一体運用の開始などにより、コンテナ取扱量が増加したことから、此花大橋のコンテナ車等の交通量も増加した。
※コンテナ取扱量の推移(下グラフ)

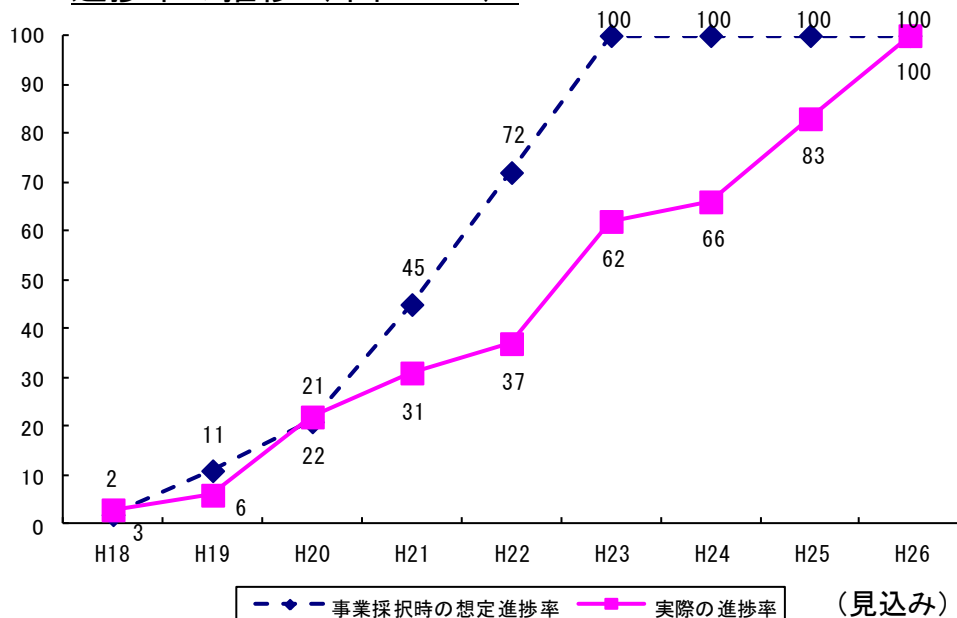


・ 夢洲コンテナターミナルと都心部を結ぶ物流の主要アクセス道路でもあり、平常時のみならず災害時においてもその機能を発揮することが求められている。

・ 東北地方太平洋沖地震による甚大な被害や今後30年以内に発生する確率が50~70%とされている東南海・南海地震津波など切迫する地震津波に対する港湾における防災・減災体制・対策の確立に、市民の関心が非常に高まっており、本事業の必要性は高い。

事業の進捗状況、今後の進捗の見込み

進捗率の推移（単位：％）



事業が遅延した原因とその状況

・当初、此花区北港側取付橋が、阪神高速(株)との共有財産であり耐震化について協議が完了しておらず、本橋部・舞洲側取付橋(延長977.5m:10施設)としていたが、平成21年度の協議完了に伴い、此花区北港側取付橋(延長645.583m:14施設)を追加

・事業開始時より総事業費は削減したものの、近年の厳しい財政状況のなか、年次計画どおりの予算確保が難しくなっている。

・平成21年の夢咲トンネルの開通や夢洲コンテナターミナル(C-10～C-12)の一体運用の開始などに伴い、当初見込みを上回るコンテナ貨物を扱っており、そのために本橋におけるコンテナ車等の交通量は増加している。これをうけ警察からは、同時期に異業者による工事規制を伴う工事の着手は事故の危険性が高いことから、一方の工事の完成を待って他方の工事を行うよう指導があった。

残事業の内容

・耐震補強【12施設(1橋台/11橋脚)】

▽ 落橋防止装置、変位制限装置取付、床版補強
橋台拡幅等

▽ 残事業費約2.8億円

今後のスケジュール（見込み）

- ・平成24年度 橋脚(P8～P9)
落橋防止装置、変位制限装置取付、橋脚補強(実施中)
- ・平成25年度 橋脚(P10～P16)
落橋防止装置、変位制限装置取付(予算要求)
- ・平成26年度 橋脚(P17～P20)、橋台(A2)
落橋防止装置、変位制限装置取付、床版補強
橋台拡幅(事業完了)

対応と解消の目途及び根拠

・社会資本整備総合交付金などを活用し、予算の確保を図るとともに、施工計画の立案にあたっては、事前に十分な警察との協議調整を行い円滑な交通流の確保に努める。

事業費の見込み

局運営方針等による本事業の位置づけ

・平成24年度港湾局運営方針において、経営課題の一つとして「災害に強く、安全で使いやすい港の実現」をあげ、緊急交通路に位置付けられる橋梁の耐震化など、ハード整備・ソフト対策が充実した防災・減災体制を確立することとしている。

【経営課題1】 大阪都市圏、西日本の物流を支える拠点港湾の形成、国際競争力の強化(港の成長力の強化)の実現

・日本の産業の国際競争力の強化を図るため、産業を支える物流インフラとしての「港湾」の国際競争力の強化に向けた取り組みを進めていく。

【経営課題2】 災害に強く、安全で使いやすい港の実現

・東日本大震災を受けて、これまで以上にハード整備、ソフト対策を積極的、総合的に推進していくことで、関係機関、港湾関連事業者、地域住民と連携した防災・減災体制を確立する。

・大阪都市圏を支える社会基盤として、安全で使いやすい港湾施設を維持する。

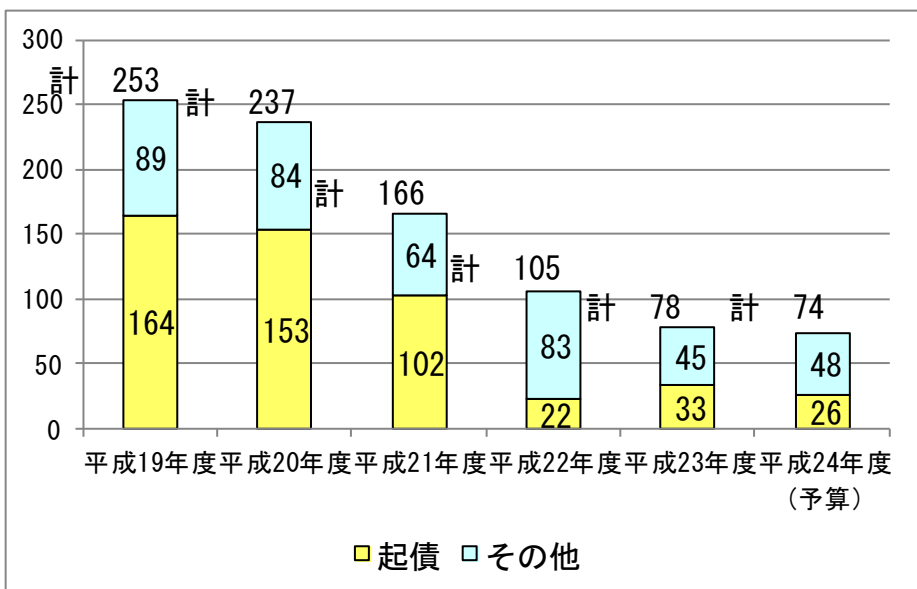
【経営課題3】 臨海地域の活性化

・大阪経済の活性化、雇用の創出など産業振興に資するため、埋立地の有効活用を図る。

・アジアをはじめ国内外からの集客・観光交流拠点としての魅力を高め、国内外からの観光客を呼び込む。

港湾局事業費の見込み(単位:億円)

※一般会計2部(歳出)港湾事業費



・局内事業の選択と集中により圧縮を図りながらも本事業は、港湾局運営方針にも位置付けていることから、今後も重点的に取り組むことで完了年度(平成26年度)での完成を目指す。

局運営方針に照らした事業の位置付け

平成24年度港湾局運営方針において、重点的に取り組む主な戦略

- ① 国際コンテナ戦略港湾の実現
- ② ハード整備、ソフト対策が充実した防災・減災体制の確立
(防潮堤の耐震補強や、防潮扉の電動化、集中管理システムの改良、橋梁の耐震化、大阪港地震・津波対策アクションプラン)
- ③ 施設の適切な維持管理の充実
- ④ 企業誘致と都市基盤の充実
- ⑤ 国内外からの観光客を呼び込む施策の強化

本事業は、「②ハード整備、ソフト対策が充実した防災・減災体制の確立」の一つとして、重点化の位置付けをしている。

事業の選択と集中の考え方

- ・ 港湾局の運営方針を踏まえ、緊急交通路に位置付けられるなど重要度が高く、かつ築造年次の古い橋梁（柴谷橋、かもめ大橋、平林大橋、正平橋、此花大橋、南港大橋、新木津川大橋の合計7橋）の耐震化を図っていく。
- ・ 上記橋梁の耐震改良においては、隣接地区（都心部側）との交通経路が1経路しか確保されていない橋梁を中心に耐震改良を進めており、南港大橋（平成18年度）、柴谷橋（平成21年度）、かもめ大橋（平成21年度）、平林大橋（平成22年度）の耐震改良を完了している。
- ・ 今後も市民の生命・財産を災害から守り安全で使いやすい大阪港の実現を目指し、残る正平橋（平成26年度予定）、此花大橋（平成26年度予定）、新木津川大橋（平成32年度予定）の耐震改良についても、着実かつ可能な限り速やかに進捗を図る。
- ・ 本事業（此花大橋）については平成26年度、全体では平成32年度の完了を目指す。

事業が遅れることによる影響

事業が遅延する理由(財政面以外)

- ・所轄警察や阪神高速(株)からの工事に関する施工規制が厳しくなった場合、事業が遅延する。

事業が遅延することで発生が想定される課題

(事業者の視点)

- ・大阪市地域防災計画に災害時における輸送基地として位置付けられている夢洲コンテナターミナル(耐震強化岸壁)からの幹線貨物輸送ネットワークの形成が遅れる。

- ・災害発生により、舞洲や夢洲における企業活動に影響が生じる可能性が高まる。

(利用者の視点)

- ・災害発生により、交通の円滑化に影響が生じる可能性が高まる。

- ・事業活動への不安軽減(埋立地(夢洲、舞洲)の土地利用の促進)が、発現されない。

(権利者等事業関係者の視点)

- ・課題は、特になし。



課題への対応

- ・所轄警察や阪神高速(株)と鋭意調整を図り、事業が遅延することがないように努める。