

図中の線について

緑線：評価書時の工事車両ルート

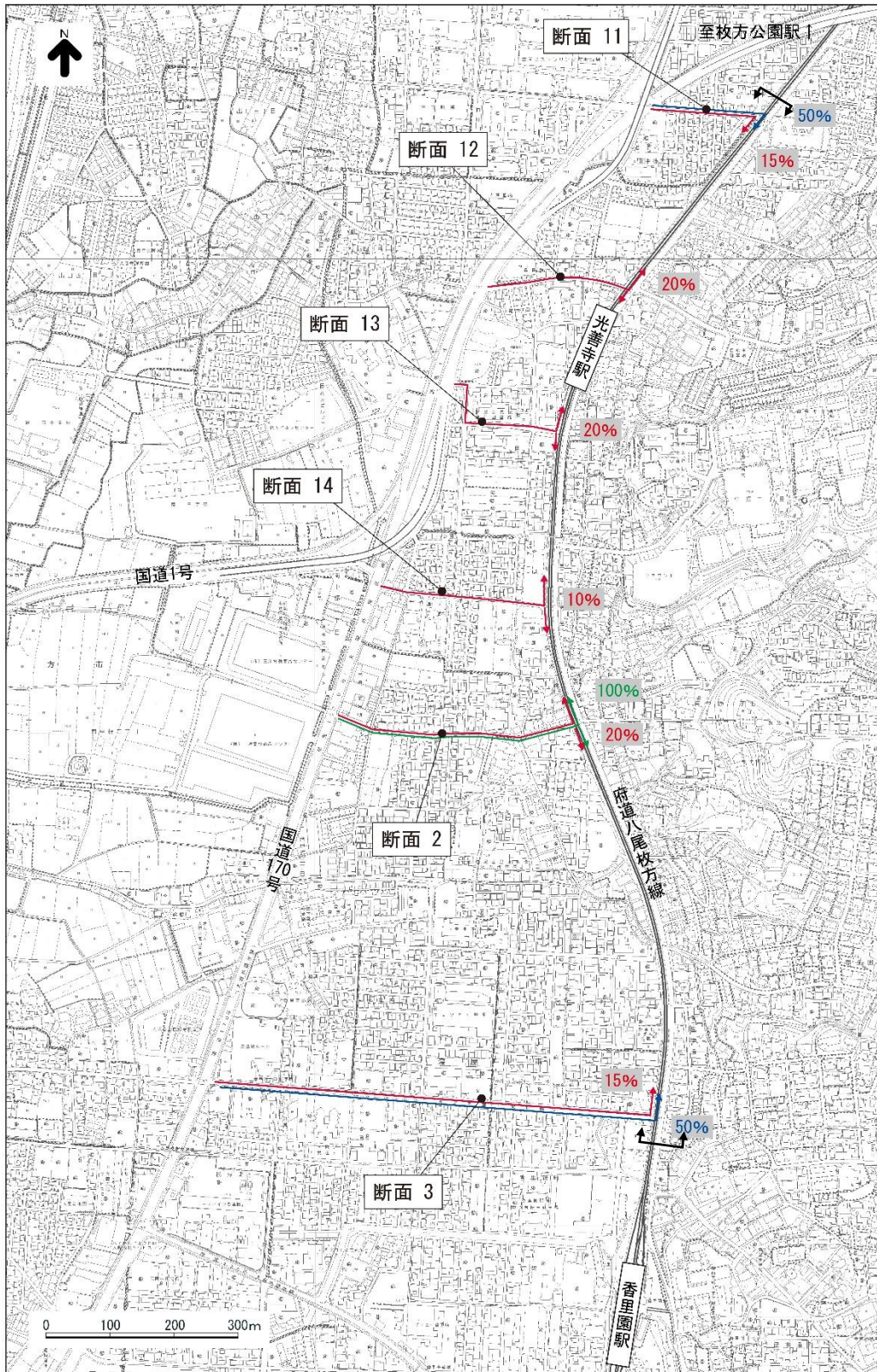
赤線：コンクリート打設時（計画変更）の工事車両ルート

赤点線：使用頻度が低いルートであるため、予測断面の対象としない。

青線：掘削・線路撤去時（計画変更）の工事車両ルート

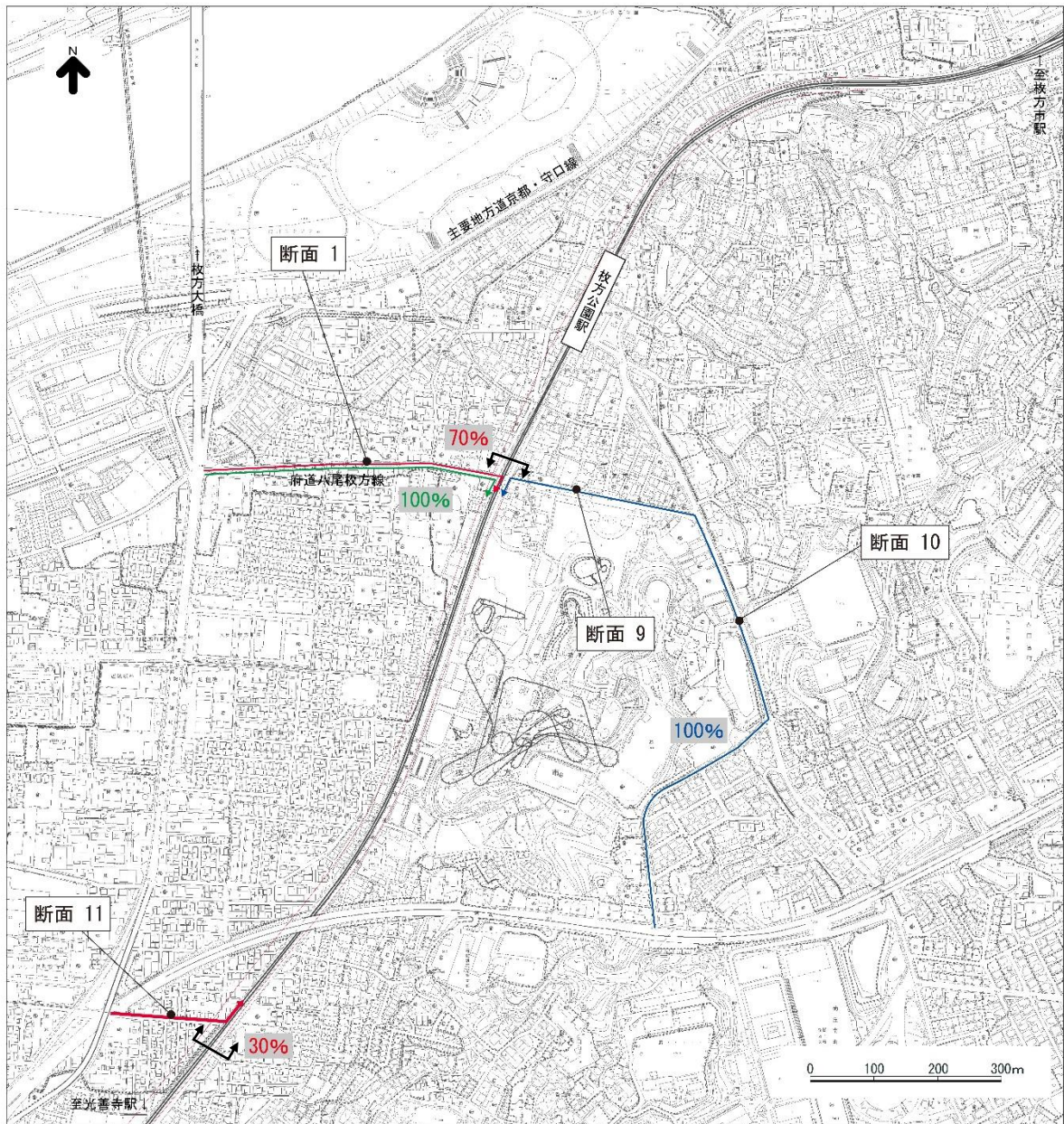
また、%値は各ルートの使用割合、黒矢印は区間の始点と終点を意味する。

図 2-4 (2) 工事関連車両の走行ルートと使用割合 (B 区間)



図中の線について
 緑線：評価書時の工事車両ルート
 赤線：コンクリート打設時（計画変更）の工事車両ルート
 青線：掘削・線路撤去時（計画変更）の工事車両ルート
 また、%値は各ルートの使用割合、黒矢印は区間の始点と終点を意味する。

図 2-4 (3) 工事関連車両の走行ルートと使用割合 (C 区間)



図中の線について

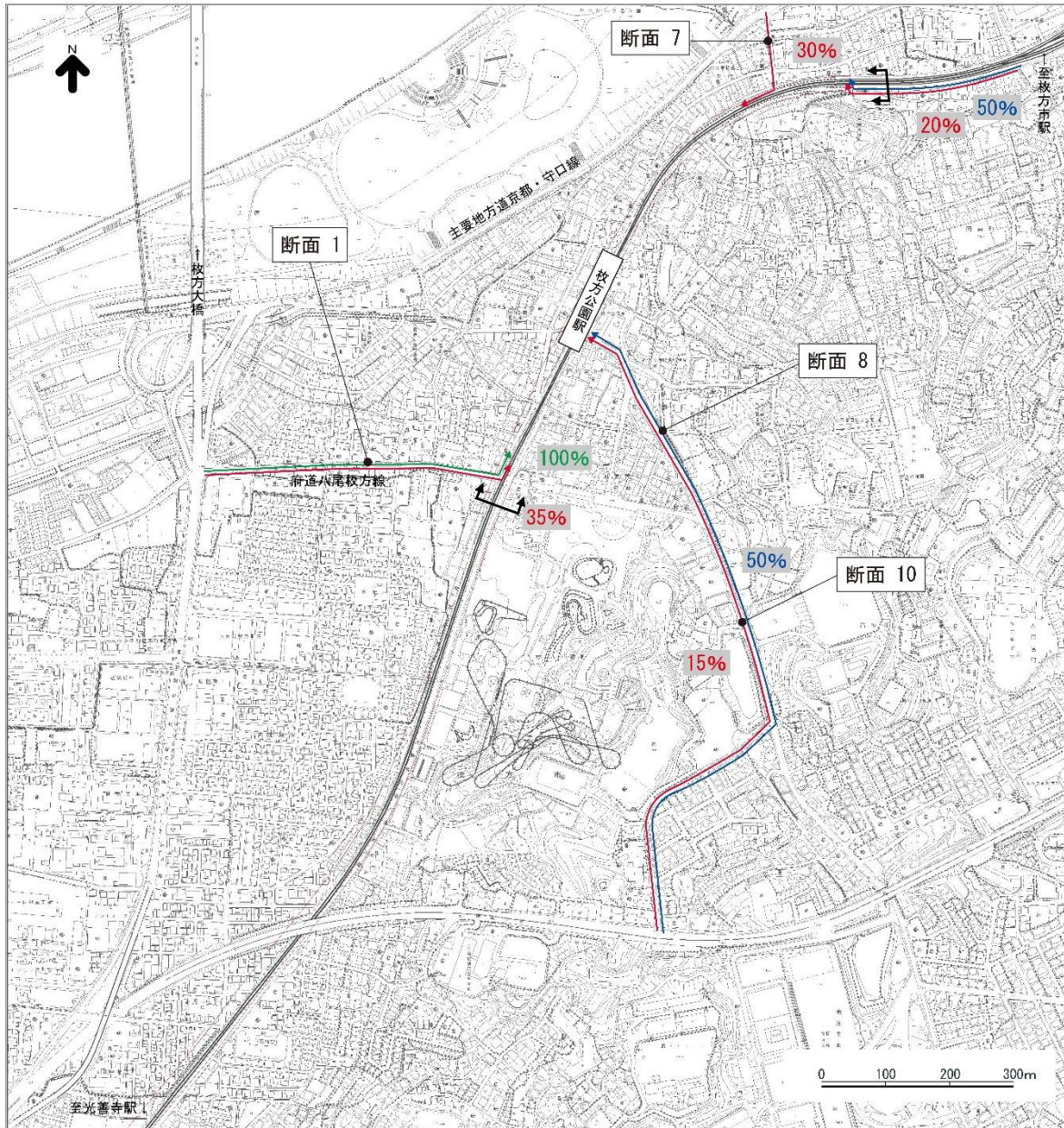
緑線：評価書時の工事車両ルート

赤線：コンクリート打設時（計画変更）の工事車両ルート

青線：掘削・線路撤去時（計画変更）の工事車両ルート

また、%値は各ルートの使用割合、黒矢印は区間の始点と終点を意味する。

図 2-4 (4) 工事関連車両の走行ルートと使用割合 (D 区間)



図中の線について

緑線：評価書時の工事車両ルート

赤線：コンクリート打設時（計画変更）の工事車両ルート

青線：掘削・線路撤去時（計画変更）の工事車両ルート

また、%値は各ルートの使用割合、黒矢印は区間の始点と終点を意味する。

図 2-4 (5) 工事関連車両の走行ルートと使用割合 (E 区間)

(イ) 大気質長期予測時の工事関連車両の走行台数（変更後）

工事計画変更後における大気質長期予測時の各予測断面の工事関連車両走行台数は、表 2-8 に示すとおりである。

表 2-8 各予測断面における工事関連車両の走行台数（変更後：大気質長期予測）

区間	断面	路線名等	台／日（配分時による最大）		
			大型車	小型車	合計
A	断面 6	国道 170 号	42	19	61
	断面 16	田井西公園北通り	3	1	4
B	断面 3	木屋交野線	28	13	41
	断面 4	八尾枚方線	11	5	16
	断面 15	香里駅前線	20	9	29
C	断面 2	中振線	5	2	7
	断面 11	北中振 9 号線	21	10	31
	断面 12	出口北中振 1 号線	5	2	7
	断面 13	北中振 24 号線	5	2	7
	断面 14	南中振 9 号線	3	1	4
D	断面 1	八尾枚方線	24	11	35
E	断面 10	枚方新香里線	37	17	54
	断面 7	三矢 2 号線	7	3	10
		枚方市駅高架下側道	16	7	23
合 計			227	102	329

※ 網掛けは、工事関連車両の走行台数が、評価書から増加または新たに発生するものを示す。

車両数算定において小数点以下の端数が生じたものは、切り上げて整数とした。このため、5 区間の合計車両数は評価書のとき（大型車 220 台、小型車 100 台）よりも若干増えている。

なお、評価書で予測評価を行った断面 5 について、今回の変更計画では使用頻度が低いいため、検討対象外としている。

(ウ) 騒音・振動予測時の工事関連車両の走行台数（変更後）

工事計画変更後における騒音・振動予測時の各予測断面の工事関連車両走行台数は、表 2-9 に示すとおりである。

表 2-9 各予測断面における工事関連車両の走行台数（変更後：騒音・振動予測）

区間	断面	路線名等	台/日（配分時による最大）※1								
			掘削・線路撤去時				コンクリート打設時				
			大型車		小型車	合計	大型車			小型車	合計
			ダンプトラック	トラック	通勤車両		トラックミキサ車	コンクリートポンプ車	トラック	通勤車両	
A	断面 6※2	国道 170 号	(50) 50	(2) 2	(20) 20	(72) 72	(65) 72	(2) 2	(2) 2	(18) 20	(87) 96
	断面 16	田井西公園北通り	—	—	—	—	8	1	1	2	12
B	断面 3※2	木屋交野線	(50) 50	(2) 2	(20) 20	(72) 72	(18) 72	(1) 2	(1) 2	(5) 20	(25) 96
	断面 4	八尾枚方線	25	1	10	36	—	—	—	—	—
	断面 5※2	旧国道 170 号	(—) 50	(—) 2	(—) —	(—) 52	(—) 72	(—) 2	(—) 2	(—) —	(—) 76
	断面 15	香里駅前線	—	—	—	—	65	2	2	18	87
C	断面 2※2	中振線	(—) 50	(—) 2	(—) 20	(—) 72	(15) 72	(1) 2	(1) 2	(4) 20	(21) 96
	断面 11	北中振 9 号線	25	1	10	36	33	1	1	9	44
	断面 12	出口北中振 1 号線	—	—	—	—	15	1	1	4	21
	断面 13	北中振 24 号線	—	—	—	—	15	1	1	4	21
	断面 14	南中振 9 号線	—	—	—	—	8	1	1	2	12
D	断面 1※2	八尾枚方線	(—) 100	(—) 4	(—) 40	(—) 144	(76) 144	(3) 4	(3) 4	(21) 40	(103) 192
E	断面 10	枚方新香里線	75	3	30	108	11	1	1	3	16
	断面 7	三矢 2 号線	—	—	—	—	22	1	1	6	30
		枚方市駅高架下側道	25	1	10	36	15	1	1	4	21
合計			250	10	100	360	366	17	17	100	500

※1 網掛けは、工事関連車両の走行台数が、評価書から増加または新たに発生するものを示す。車両数算定において小数点以下の端数が生じたものは、切り上げて整数とした。このため、5 区間の合計車両数は評価書のとおり（コンクリート打設時の大型車計 380 台）よりも若干増えている。なお、評価書で予測評価を行った断面 5 について、今回の変更計画では使用頻度が低いため、検討対象外としている。

※2 断面 1,2,3,5,6 の上段及び下段の値について
上段：表 2-7 による進入路の使用割合に基づき、各断面に分散された走行台数の最大値を示している。
下段：進入路の分散使用が行われない場合、各断面における最大の走行台数は、評価書の台数としている。

カ 各工事関連車両の走行ルートにおける最大車両台数

各工事関連車両走行ルートにおける評価書時及び計画変更後の工事関連車両の最大車両数を抽出・整理すると、表 2-10(1)～(2)及び図 2-5 のとおりとなる。

表 2-10(1) 各予測断面における工事関連車両の最大車両数

区間	断面	路線名等	台/日（配分時による最大）※1		
			大型車	小型車	合計
A	断面 16	田井西公園北通り	10	2	12
B	断面 4	八尾枚方線	26	10	36
	断面 15	香里駅前線	69	18	87
C	断面 11	北中振 9 号線	35	9	44
	断面 12	出口北中振 1 号線	17	4	21
	断面 13	北中振 24 号線	17	4	21
	断面 14	南中振 9 号線	10	2	12
E	断面 10	枚方新香里線	78	30	108
	断面 7	三矢 2 号線	24	6	30
		枚方市駅高架下側道	26	10	36

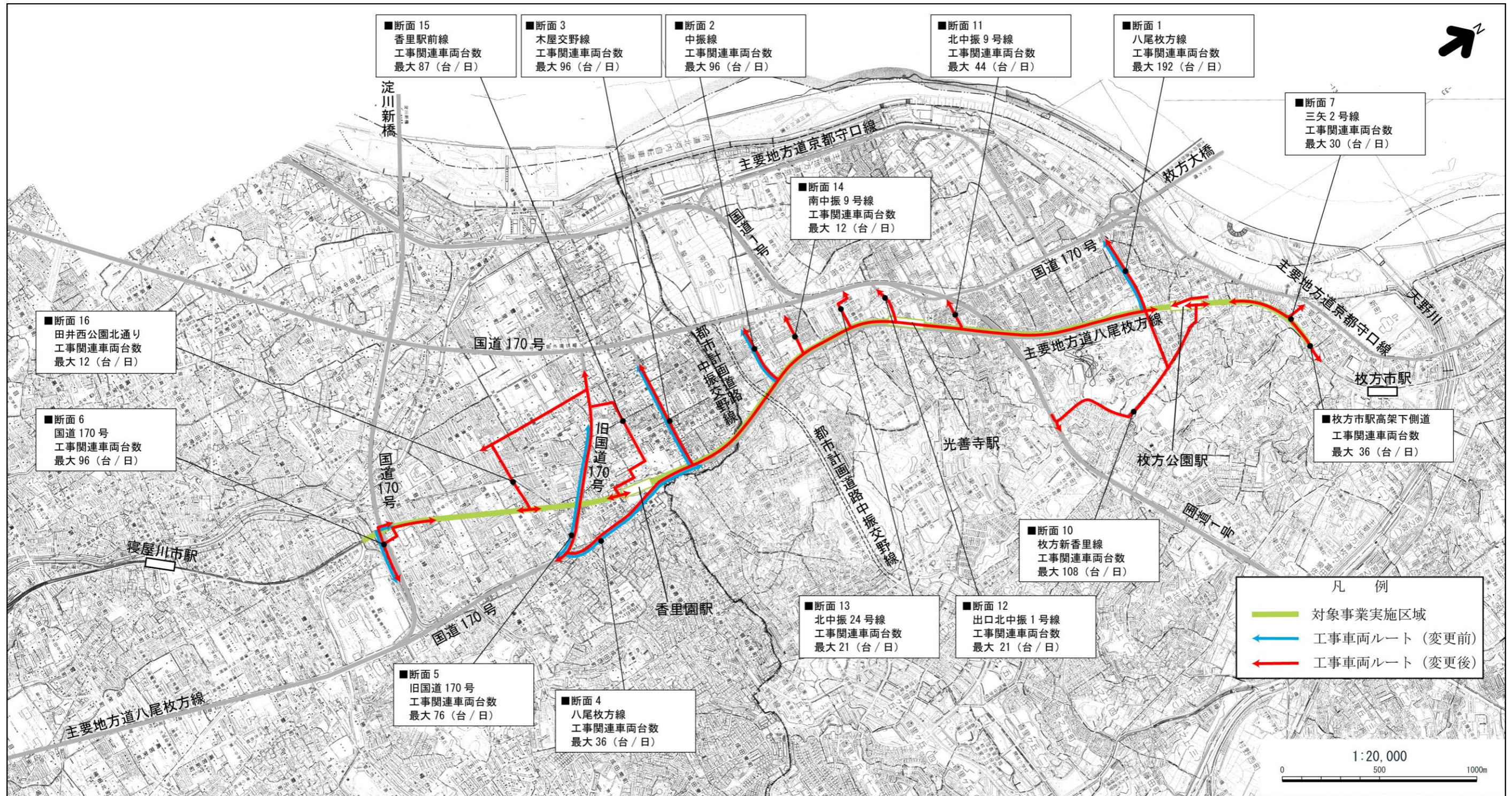
※1 表中の値は、表 2-8、表 2-9 の中から、各断面の車両数の最大値を抽出し表示したものである。

表 2-10(2) 各予測断面における工事関連車両の最大車両数

区間	断面	路線名等	台/日（車両集中時の最大）※1※2		
			大型車	小型車	合計
A	断面 6	国道 170 号	76	20	96
B	断面 3	木屋交野線	76	20	96
	断面 5	旧国道 170 号	76	—	76
C	断面 2	中振線	76	20	96
D,E	断面 1	八尾枚方線	152	40	192

※1 表中の値は、表 2-5、表 2-6 の中から、各断面の車両数の最大値を抽出し表示したものである。なお、これら 5 つの断面については、評価書にて表中の値で予測・評価を行っている。

※2 表 2-10(1)の断面と合わせ、複数の走行断面がある区間においては、各断面で同時走行する場合があるが、これらの合計が 1 区間の総車両数を超えることはない（1 区間の総車両が各断面に分散）。



京阪本線 (約 5.5 km)



- (注) 1. 仮線区間以外は、別線区間である。
 2. 高架の大部分は「RC ラーメン高架橋」となるが、踏切 21 ヲ所のうち 20 ヲ所、国道 170 号、旧国道 170 号、都市計画道路中振交野線等の計 27 ヲ所については「PC 桁橋」、国道 1 号については「鋼桁橋」となる。
 3. 図中の値は、表 2-5、表 2-6、表 2-8、表 2-9 の中から、各断面の車両数の最大値を抽出し表示したものである。

図 2-5 工事関連車両走行ルートにおける最大車両数