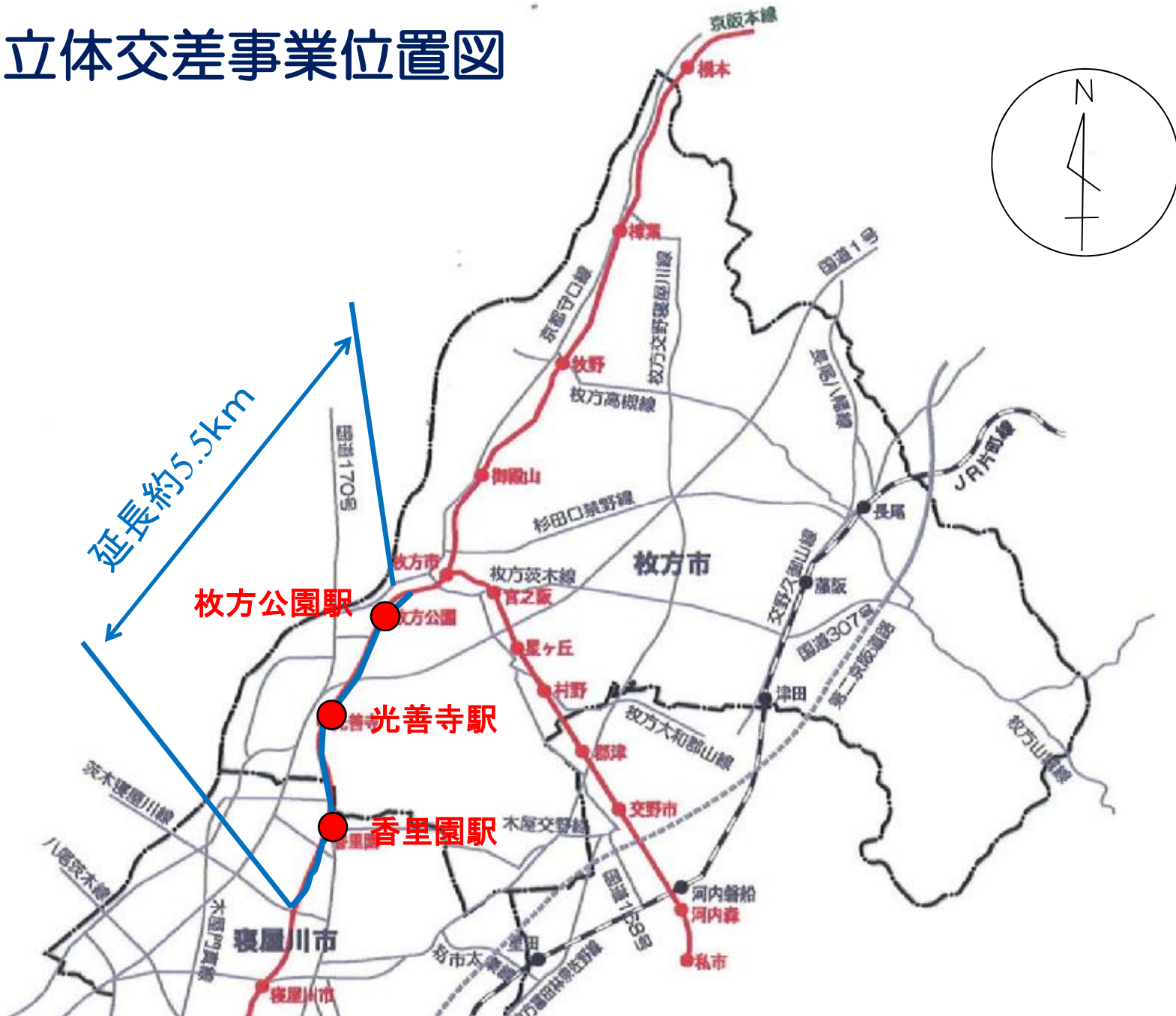


報告案件説明資料

京阪本線(寝屋川市・枚方市)連続立体交差事業 …………… P 1

連続立体交差事業位置図



事業の目的

京阪本線の香里園駅から枚方公園駅付近の鉄道を高架化し、

踏切による交通渋滞や事故を抜本的に解消するとともに、

鉄道により分断された市街地の一体化を図る。

地域の現状と課題

鉄道による地域分断



緊急車両の通行遮断



歩車分離が図られていない



踏切による慢性的な交通渋滞



事業の概要

- **事業延長**: L=約5.5km 【寝屋川市域 約2.1km、枚方市域 約3.4km】
- **対象駅**: 3駅【香里園、光善寺、枚方公園】
- **施工方式**: 高架方式
- **除却踏切数**: 21箇所 うち開かずの踏切 20箇所
- **関連事業**: 府道枚方八尾線、府道木屋田井線(旧国道170号)、
市道中振交野線、市道北中振線、環境側道、駅前広場の整備
(香里園駅、光善寺駅、枚方公園駅)
- **事業主体**: 大阪府、寝屋川市、枚方市

事前評価時からの事業費の見直しについて

○事前評価時期：平成20年度

○意見具申内容

- 連続立体交差事業【京阪本線（寝屋川市・枚方市）】については「事業実施は妥当」と判断する。
- 本事業は今年度着工準備採択を受けており、事業費（900億円。うち府負担金252億円）は、概略設計を基に近隣連立事業の実績等から算出している。今後、実地測量や土質調査により、事業費算定の精度を上げ、国との設計協議や都市計画決定、環境影響評価手続きなどを踏まえ、事業費を確定することを確認した。
- 本事業の事業費確定に際しては、関係者との適切な役割分担のもと府の負担増を招かないよう事業費の抑制に努めるとともに、今後事業費が増加する場合には、その変動理由も含め事業採択前に本委員会に報告されたい。

○事前評価時の算出方法

- 国費調査時の概略設計（工法案）の数量と、近隣で事業中の連続立体交差事業の実績単価から算定。
- 寝屋川市、枚方市、鉄道事業者と、鉄道本体及び関連側道等の構造について協議を行いながら事業費算定を行った。

○見直した事業費の算出について

- 測量及び土質調査により設計条件が確定。
- 国、鉄道事業者との詳細設計協議により最適案（工法等）が確定。
- 最適案により鉄道本体及び関連側道の概算工事費を算出。
- 環境影響調査、用地調査（法務局調査等）を実施し、電波障害補償費、用地買収及び用地補償費等を算出。
- 寝屋川市、枚方市、鉄道事業者と、鉄道本体及び関連側道等の構造について協議を行いながら事業費算定を行った。

○見直しを行った項目

- 環境影響調査の結果により文化財調査及び電波障害補償費等を追加
(+26億円)
- 用地買収対象件数及び用地補償費の見直し (+40億円)
- 概略設計 (国費調査時) 時に算出した鉄道高架化工事費の見直し
(+84億円)
- 鉄道高架化工事に伴う付帯工事の追加 (+18億円)

合計168億円増

増額率18.7%

		事前評価時	今回
全体事業費		900億円	1068億円
	用地費等	200億円	240億円
	調査費・工事費等	700億円	828億円

負担割合	国	府	市	鉄道	合計
事前評価時	406億円	252億円	152億円	90億円	900億円
今回	549億円	287億円	162億円	70億円	1068億円

○環境影響調査の結果により文化財調査及び電波障害 補償費等を追加

- 埋蔵文化財の現況調査より文化財調査費用を算出。

調査範囲 約69,000m² 23億円

- 電波障害の予測結果より補償費を算出。

補償件数 約1,500件 3億円

26億円増

○用地買収にかかる費用の見直し

事前評価時（概略設計より）

- 用地買収対象件数 41,809m²、補償件数432件
- 用地買収費 75億円
- 家屋等補償費 125億円

〈用地買収費は、H19年度の近傍の地価より算出。家屋等補償費は、概略設計を基に算出。〉

◇ 合 計 200億円

今回（H24年度用地調査より）

- 用地買収対象件数 41,015m²、補償件数408件
- 用地買収費 66億円
- 家屋等補償費 174億円

〈用地買収費は、面積を精査しH24年度の近傍の地価より算出。家屋等補償費は、件数及び補償内容等を精査し算出。〉

◇用地買収費計 240億円 40億円増

○概略設計時に算出した工事費の見直し

鉄道高架化 L=5.5km

項目	事前評価時	今回	増減	主な要因
高架化工事費	351億円	425億円	74億円	※高架化工事費増の主な要因参照
軌道・電気工事費	192億円	210億円	18億円	※軌道・電気工事費増の主な要因参照
駅舎費	105億円	97億円	-8億円	詳細設計協議による高架駅舎及び仮駅舎の構造等の見直し
鉄道高架化工事費計	648億円	732億円	84億円	

○高架化工事費増の主な要因（74億円増）

- 基礎杭（約1400本）について、事前評価時は近傍事業の基礎杭長約15mで想定。土質調査の結果を基に約28mに見直し⇒50億円増
- 環境影響評価書の環境保全措置により土壌汚染対策費の追加⇒11億円増
- 事前評価時は、道路横断箇所はラーメン構造（門型構造）で想定。詳細設計協議により、橋梁形式に見直し（27箇所）⇒13億円増

○軌道・電気工事費増の主な要因（18億円増）

- 仮線用の電車線柱の基礎杭（約400本）について、事前評価時は近傍事業の基礎杭長約15mで想定。土質調査の結果を基に約28mに見直し⇒5億円
- 環境影響評価書の環境保全措置により、仮線敷設区間の列車通過時の振動及び騒音対策（路盤強化や防音壁）の追加⇒7億円
- 詳細設計協議により、仮線時の起点付近の盛土構造を仮設桁構造へ見直し⇒6億円

○鉄道高架化工事に伴う付帯工事の追加

要 因

- 環境影響評価書の排水処理対策により雨水貯留施設の追加

(7億円)

〈鉄道高架化及び環境側道整備により、雨水が地面に浸透しなくなることから、雨水処理対策（地下施設等）を実施〉

- 下水道管等地下埋設物移設費用の追加（11億円）

〈詳細設計協議により最適案（工法）が確定し、現地精査の結果、鉄道高架の基礎杭が地下埋設管に干渉することが判明〉

事業スケジュール(案)

