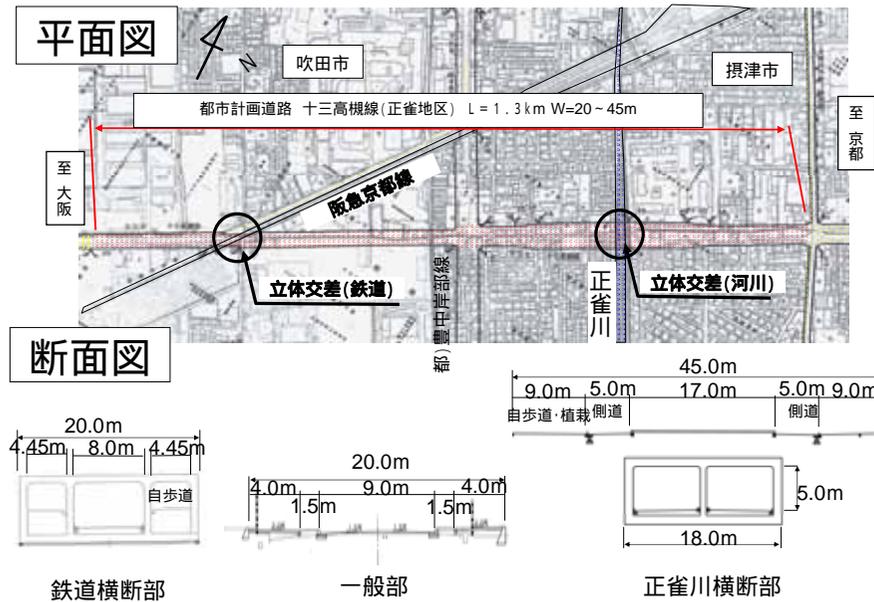
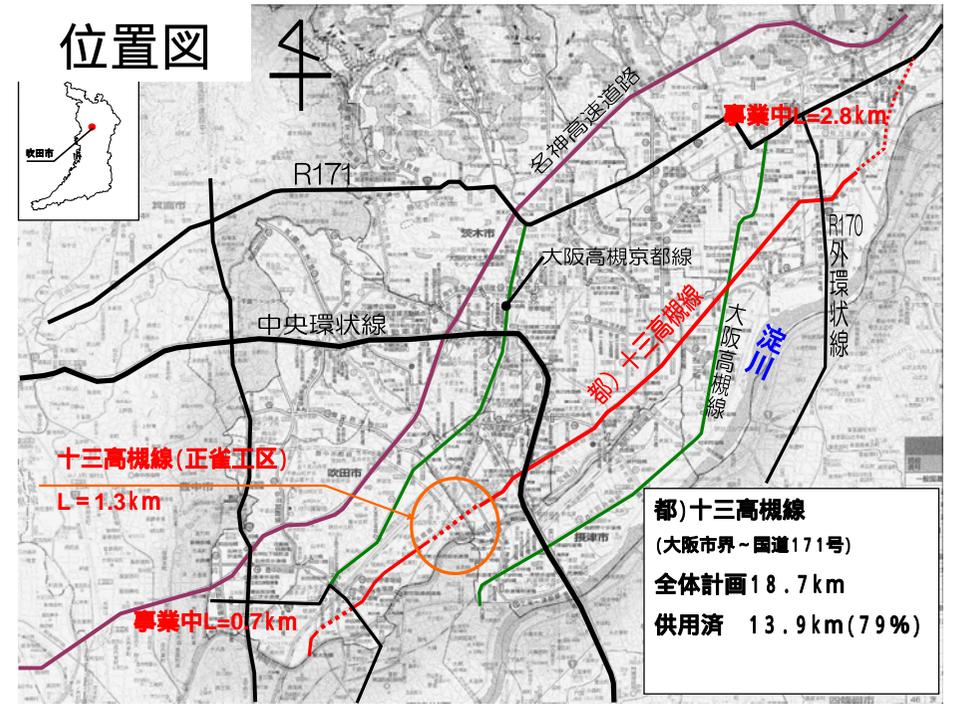
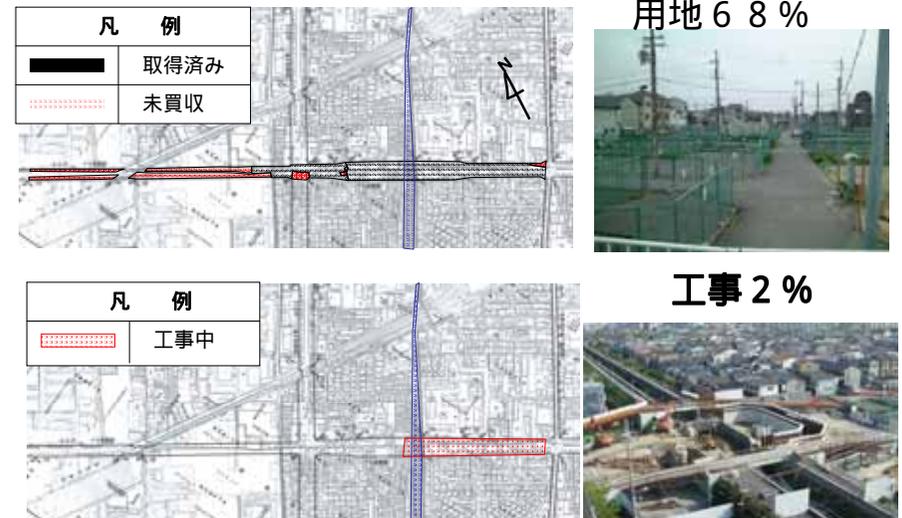


都市計画道路 十三高槻線 (正雀工区)

第1回建設事業評価委員会
平成20年7月29日



用地買収・工事進捗状況図



再評価における事業内容の変更点

事業費

・詳細設計の見直しによる工事費の増

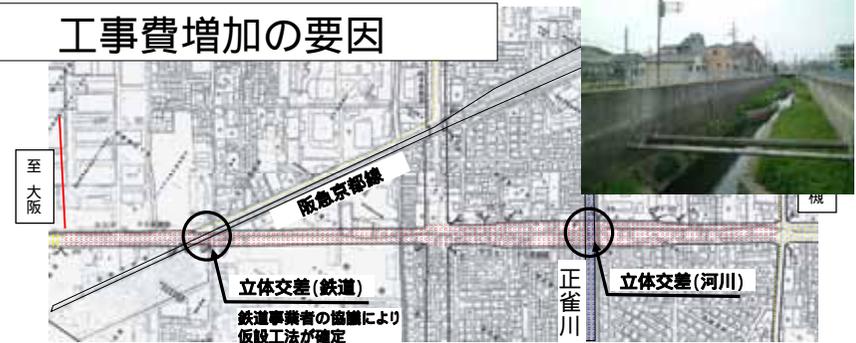
	計画時	再評価時	増減	主な要因
全体事業費	約148億円	約256億円	108億円	
用地費	約103億円	約 87億円	16億円	地価下落による買収単価の減少
工事費	約 40億円	約156億円	116億円	河川・鉄道横断部の仮設費増 軟弱地盤対策の追加 電線共同溝整備の追加
調査費	約 5億円	約 13億円	8億円	軟弱地盤対策検討等の 詳細調査の追加

事業期間

・用地買収難航による工期延期

平成17年度 平成28年度

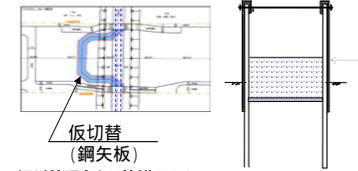
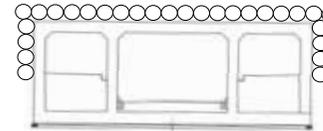
工事費増加の要因



軌道設備の移設費等が必要となった。

河川切替図

鉄道部アンダー概要

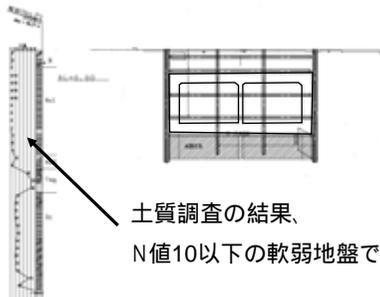


河川管理者との協議により
一時切替による施工となった

工事費増加の要因



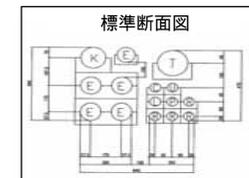
地盤改良工の追加(軟弱地盤)



工事費増加の要因



電線共同溝の追加



電線類地中化マスタープランに基づき、
新設事業箇所において電線類の
地中化を促進することとした。



(補足) 今後のスケジュール

項目	~ H17	H 18	H 19	H 20	H 21	H 22	H 23	H 24	H 25	H 26	H 27	H 28
用地買収	■											
河川横断工事		■										
街路築造 (一般部)				■								
鉄道横断工事						■						
舗装工事						■						■

事業効果の定量的分析 (費用便益分析)

(便益の内容)

- ・ 走行時間短縮便益、走行費用減少便益、
交通事故減少便益 $B = 715.3$ 億円

(費用の内容)

- ・ 事業費、維持管理費 $C = 247.9$ 億円

算出根拠: 費用便益分析マニュアル(国土交通省 平成15年8月)

費用便益比 $B / C = 2.88$

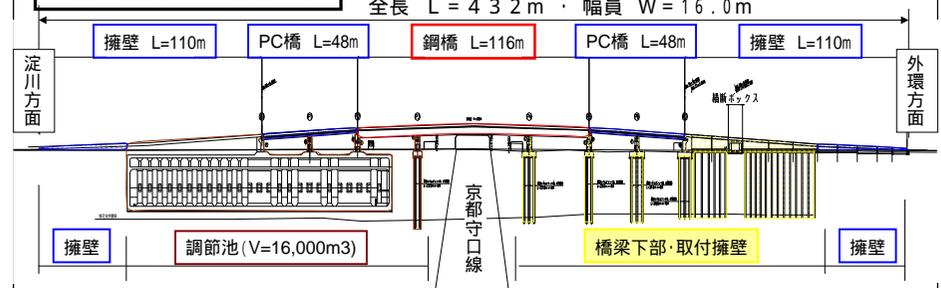
位置図



(都)千里丘寝屋川線 事業箇所図



全体一般図および事業工程



	平成17年度	平成18年度	平成19年度	平成20年度	平成21年度	平成22年度
交差点南側(下部工、擁壁工)	[]					
交差点北側(調節池と一体施工)				[]		
交差点部橋梁上部工(鋼橋)			[]			
取付部橋梁上部工(PC橋)				[]		
取付擁壁・舗装工					[]	
調節池(土留工)	[]					
調節池(躯体築造工)		[]				
調節池(設備工事)			[]			