

# 京阪本線（寝屋川市・枚方市） 連続立体交差事業

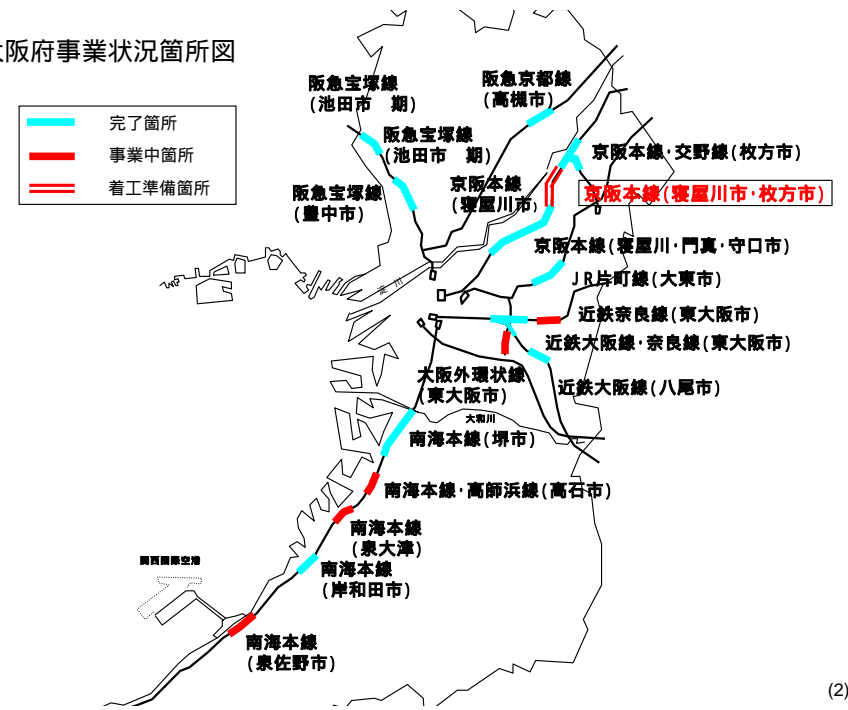
(第4回委員会での主な論点)

- ・全体事業費の積算根拠と今後の事業費の変動要因
- ・高架化に伴う環境影響(日照など)の対応策と実績
- ・B/C算定の考え方
- ・他の連立事業の実施後の定性的効果の説明と完成後の計画内容(両市のまちづくり構想)との関係

交通道路室 街路課  
平成20年12月24日

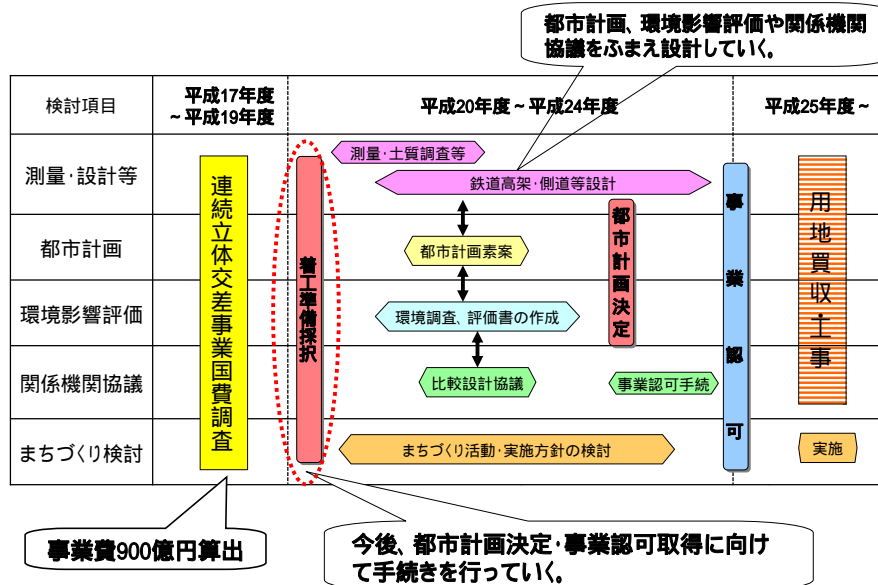
(1)

大阪府事業状況箇所図



(2)

## 全体事業費の積算根拠と今後の事業費の変動要因



(3)

## 全体事業費の積算根拠と今後の事業費の変動要因

### 積算根拠 ( )

・国費調査で算出した数量と現在事業中の近隣立体交差事業の実績単価から算定。

・寝屋川市・枚方市・京阪電鉄(株)と鉄道本体、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もの。

### 変動要因 ( )

・国費調査時に設計した最適案で関係者と事業費900億円を算定しているが、今後の実地測量及び土質調査により事業費算定の精度を上げる。

・また、国との設計協議や都市計画、環境影響評価手続きなどを踏まえ、想定している最適案により算出した事業費が事業認可前には確定する。

(4)

## 高架化に伴う環境影響(日照など)の対応策と実績

項目	対応策	実績(京阪寝屋川連立L=1.8km) (昭和63年～平成13年)
電波障害	共同アンテナ設置	約2,000戸(アナログ放送)
騒音振動	<ul style="list-style-type: none"> <li>側道の整備</li> <li>ロングレール化の採用</li> <li>弾性枕木の採用</li> <li>高架橋の高欄を鉄筋コンクリート構造物</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>実施W=6m(車庫用地等除く)</li> <li>実施(取付部除く)</li> <li>実施(取付部除く)</li> <li>実施</li> </ul>
日照	側道の整備 日照の確保	補償物件なし

本事業は、あらかじめ環境影響評価を行うとともに、事業の完了後に事後調査を実施し、環境の保全について適切な対策を行う環境アセスメントの対象になっています。

(5)

## B/C算定の考え方

総便益 B = 905.2億円(=870.6+22.8+11.8)

移動時間短縮便益(870.6億円)、走行経費減少便益(22.8億円)、交通事故減少便益(11.8億円)は、社会的割引率(4%)を用いて現在価値に換算した数値の合計。

総費用 C = 519.4億円(=558.1+0.4-39.1)

・価値換算後の建設費(558.1億円)

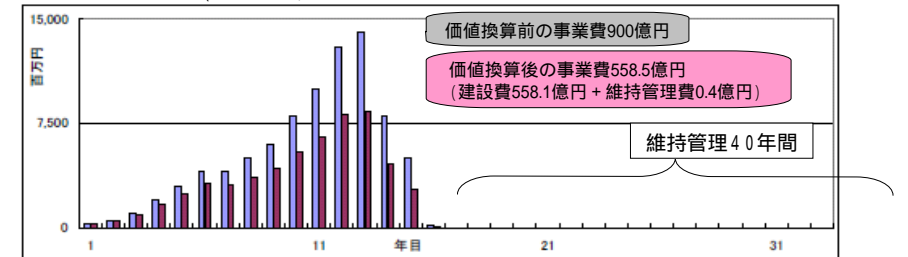
換算前の事業費(900億円)と、社会的割引率(4%)を用いて現在価値に換算した数値の合計。

事業期間が長期にわたり社会的割引率の低減を大きく受ける。

・維持管理費(0.4億円)

将来の鉄道施設の維持管理費が不要。道路の維持管理費のみ算定。

・土地の残存価値(-39.1億円)



$$B / C = 905.2 / 519.4 = 1.7$$

(6)

## 他の連立事業の実施後の定性的効果の説明



- ・踏切事故解消
- ・渋滞緩和
- ・地域分断解消



(7)

## 他の連立事業の実施後の定性的効果の説明



地域分断解消

ふれあいホール

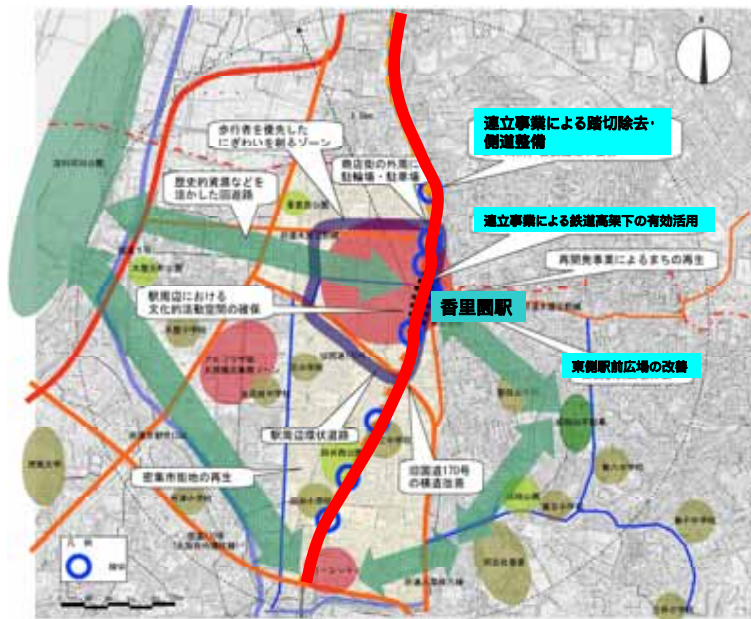


駅のバリアフリー化

昇降施設

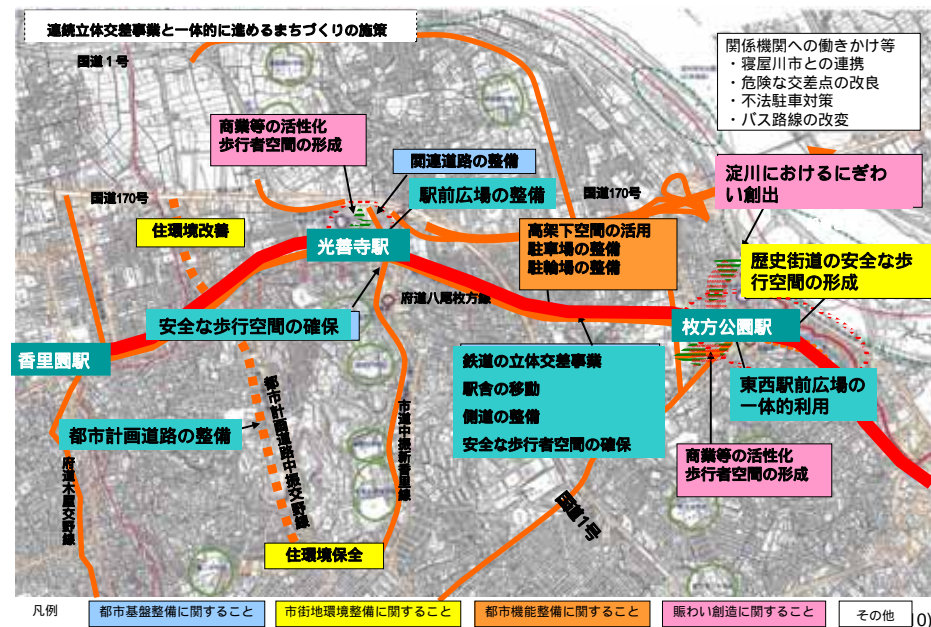
(8)

完成後の計画内容(寝屋川市のまちづくり構想)との関係



(9)

完成後の計画内容(枚方市のまちづくり構想)との関係



(10)