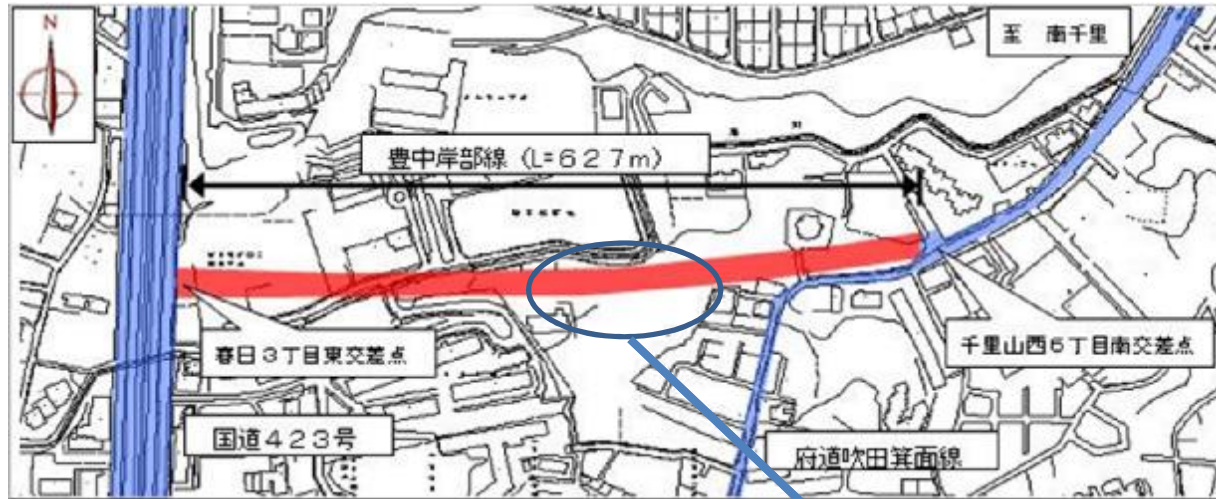


追加説明資料

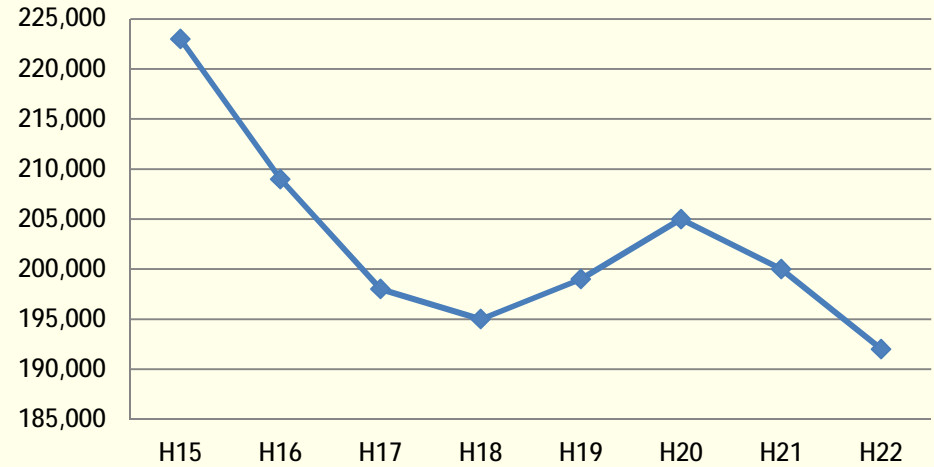
⑭豊中岸部線・千里中央線	P 1
⑮十三高槻線(寿町工区)	P 4
⑯和泉中央線	P 12
⑬近鉄奈良線	P 19

都市計画道路 豊中岸部線・千里中央線

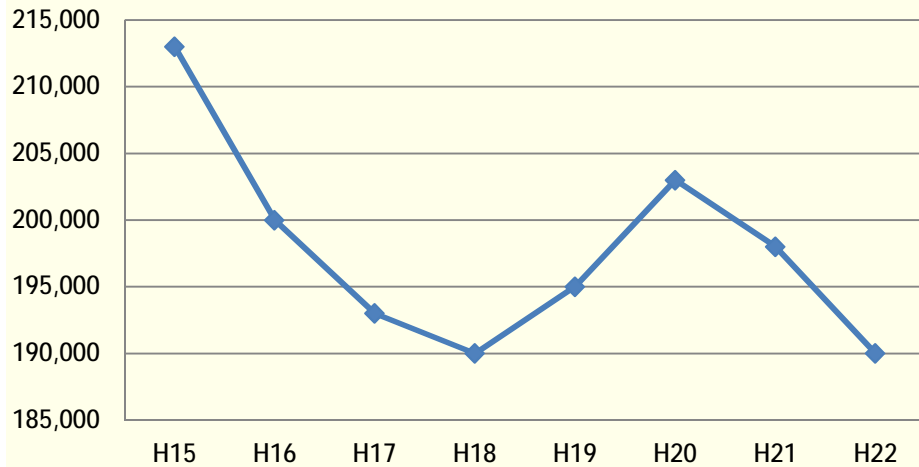




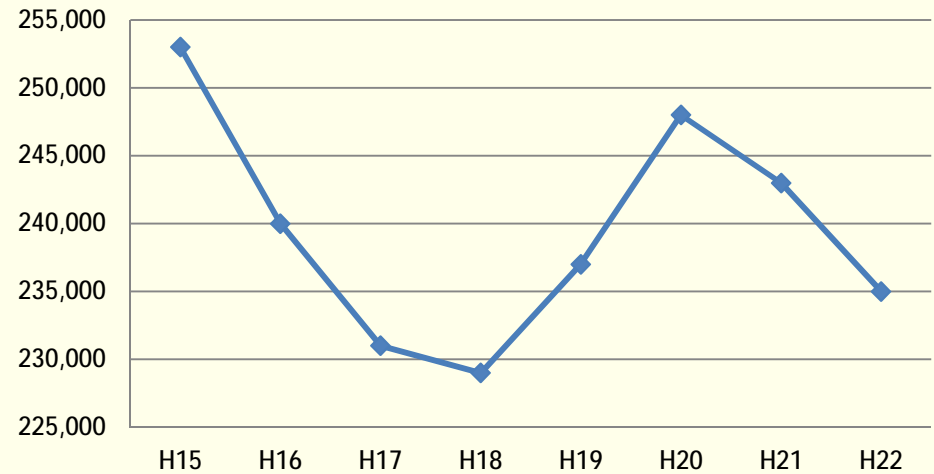
吹田-38 吹田市春日二丁目209番1



吹田-13 吹田市千里山月が丘38番105



吹田-57 吹田市千里山西五丁目430番3



【参照】 国土交通省 標準地・基準値検索システム (公示地価) より

豊中岸部線 整備効果

- 常時の救命救急センターへのアクセス強化！
- 災害時の広域避難地へのアクセス強化！



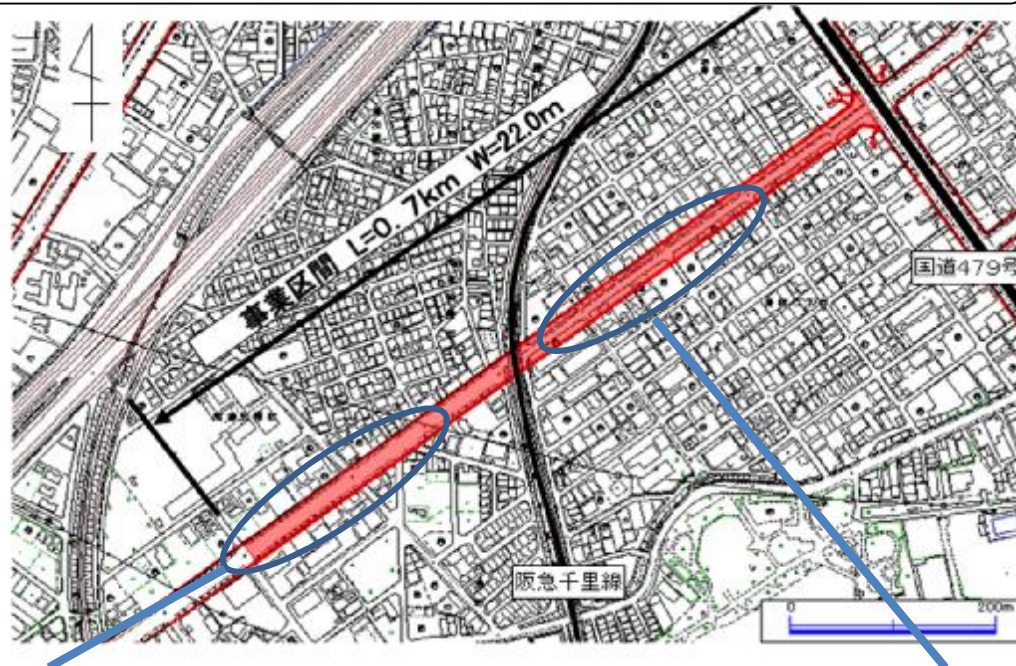
- 新設道路の整備による沿道利用の活性化！



- 電線共同溝や下水道設置による新たなライフラインの確保！



都市計画道路 十三高槻線(寿町工区)



鉄道より西側 (地盤改良工施工中)



鉄道より東側 (地盤改良工施工中)



都市計画道路 十三高槻線(寿町工区)



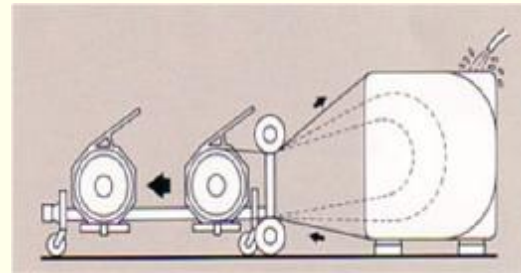
① 構造物撤去工の工法変更

着工後の地元住民との協議により、騒音・振動を低減する工法に変更したことによる増額 (約2.5億円)



作業イメージ

大型ブレーカによる取壊し

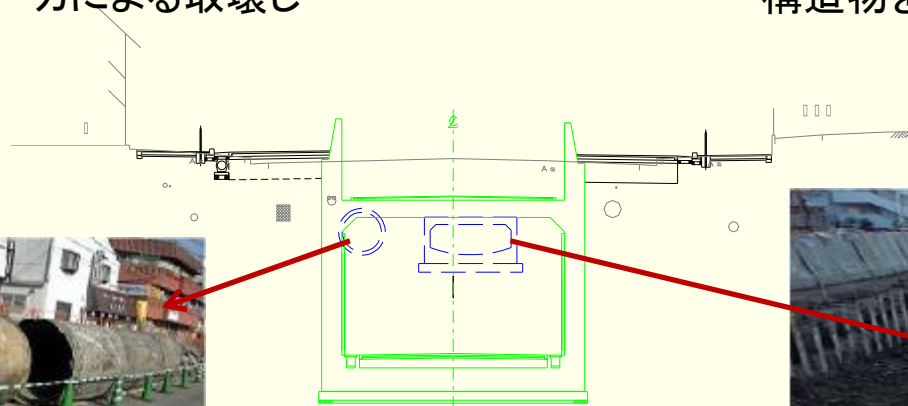


ワイヤーソー

構造物を小割りに分割し搬出



ウォールソー



撤去が必要な構造物



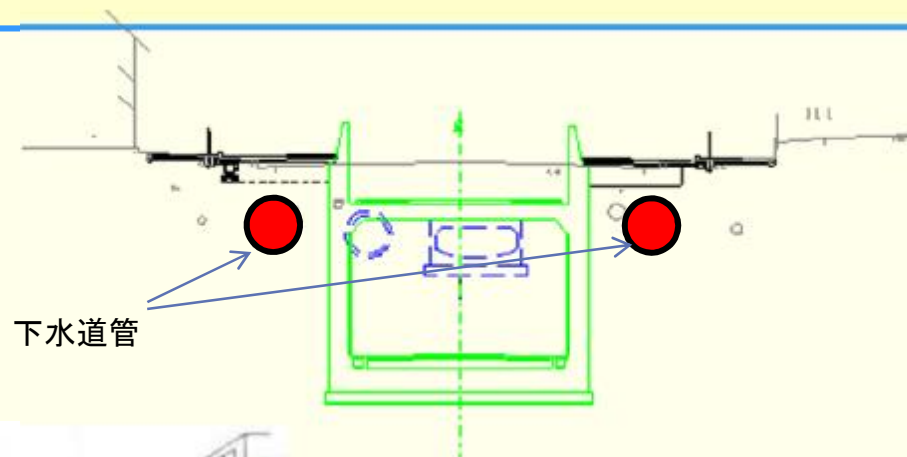
● 下水道管



○ 下水道函渠

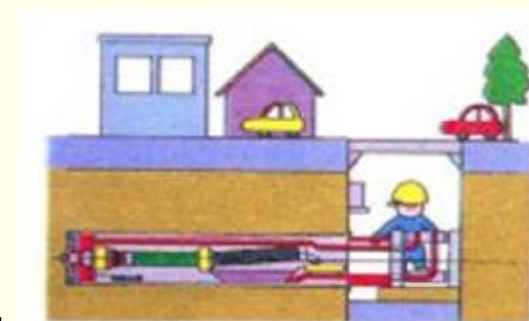
②地下埋設工事の工法変更

下水道管の敷設工事について、着工後の地元住民との協議により、騒音振動を低減する工法（開削工法から推進工法）に変更したことによる増額（約0.5億円）



開削工法

掘削時及び土留め矢板の打込み時に、重機の騒音・振動が発生する。
また、工事中は通行規制を行う必要がある。

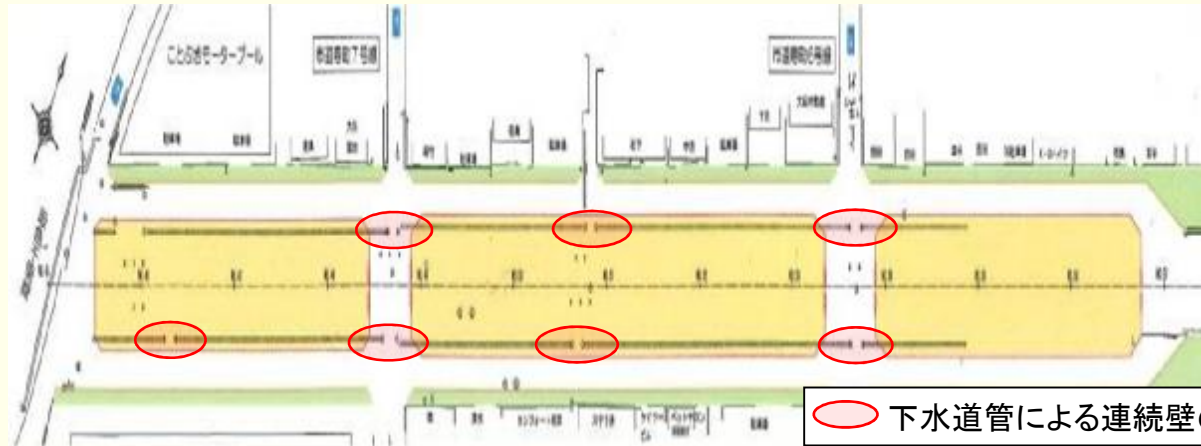


推進工法

地中での作業より、沿道への振動・騒音は発生しない。
また、工事中も交通規制を行う必要がない。

③地盤改良工の追加

地下埋設物業者との協議により、地下埋設物（下水道管）保護のため、
地盤改良工を追加したことによる増額（約1.5億円）



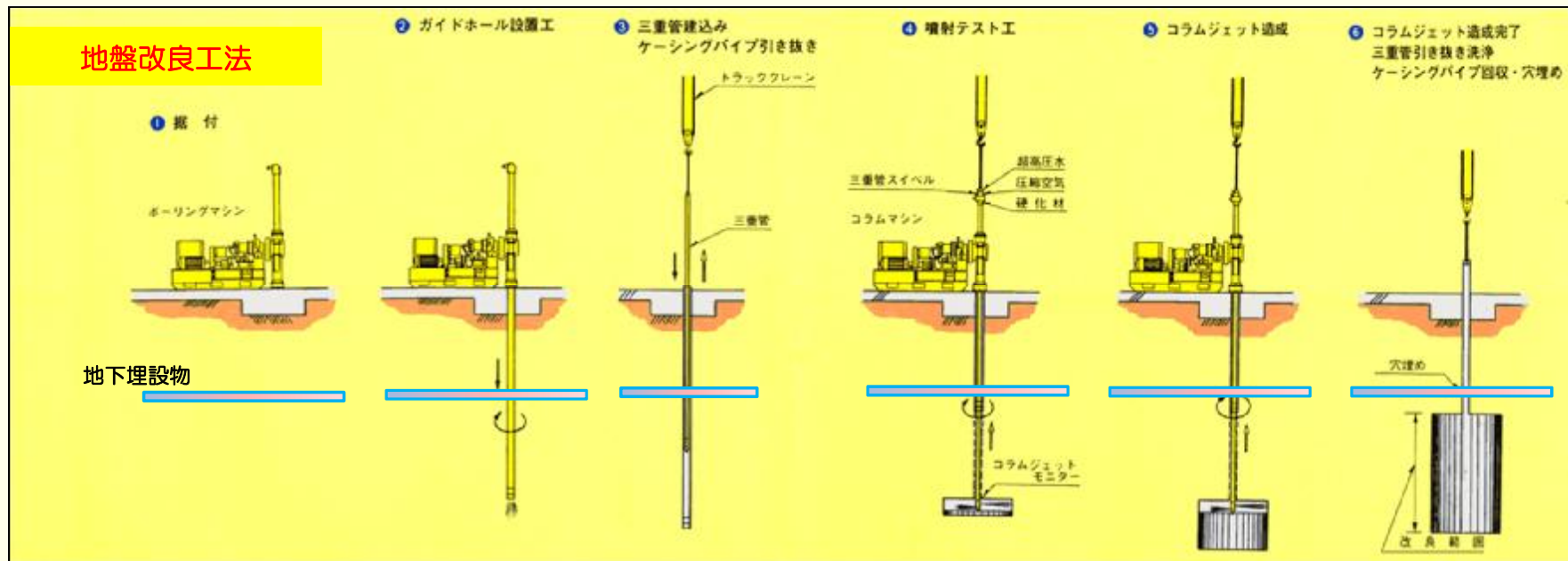
地中連続壁



連続壁の欠損部

地盤改良工法について

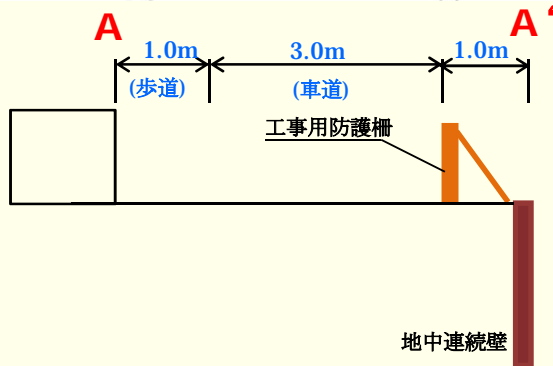
水、空気、セメント系硬化材を同時に横方向に噴射させ、地盤中に円柱状固結体を造成する工法



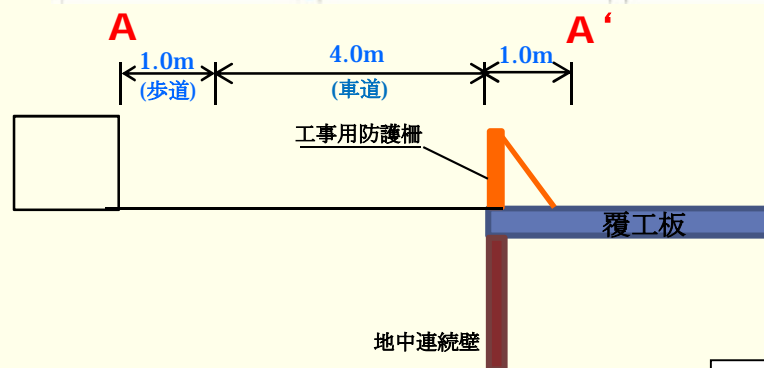
④覆工板設置範囲の変更

工事中の覆工板設置範囲を市道との交差部のみを予定していたが、地元住民及び警察と協議した結果、側道部分の幅員確保のため、本体工事部分すべてに覆工板を設置したことによる増額
(約0.5億円)

市道交差部のみ



全面覆工



十三高槻線（寿町工区）整備効果



地域分断の解消！

○阪急千里線による地域分断の解消

防災性向上！

○緊急避難路や消防活動用道路として住宅密集地区の防災性向上

整備前



完成イメージ

車と人が安全・快適に鉄道の下を通れます！



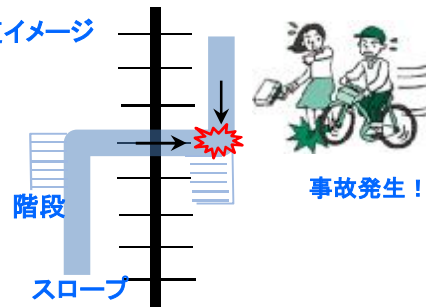
通学路の安全性向上！

- 見通しの改善による防犯性の向上
- 歩行者と自転車の曲がり角での接触事故の解消



スロープ入口

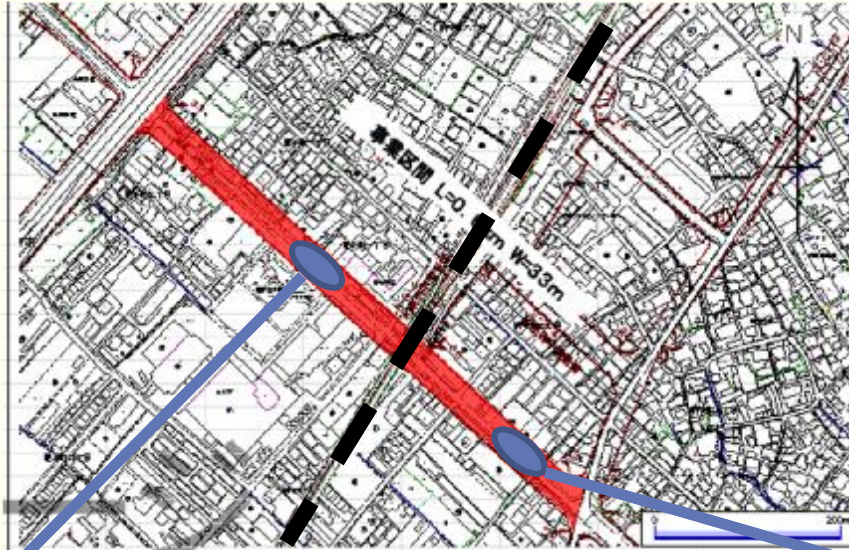
地下道イメージ



断面図

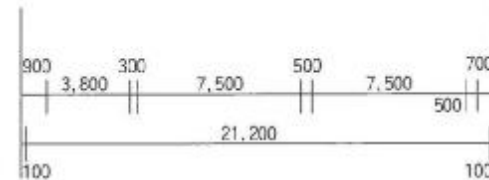
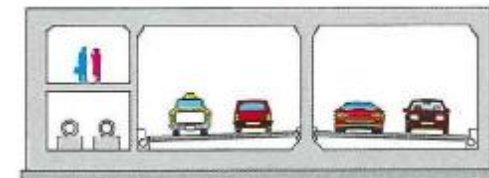


都市計画道路 和泉中央線



都市計画道路 和泉中央線

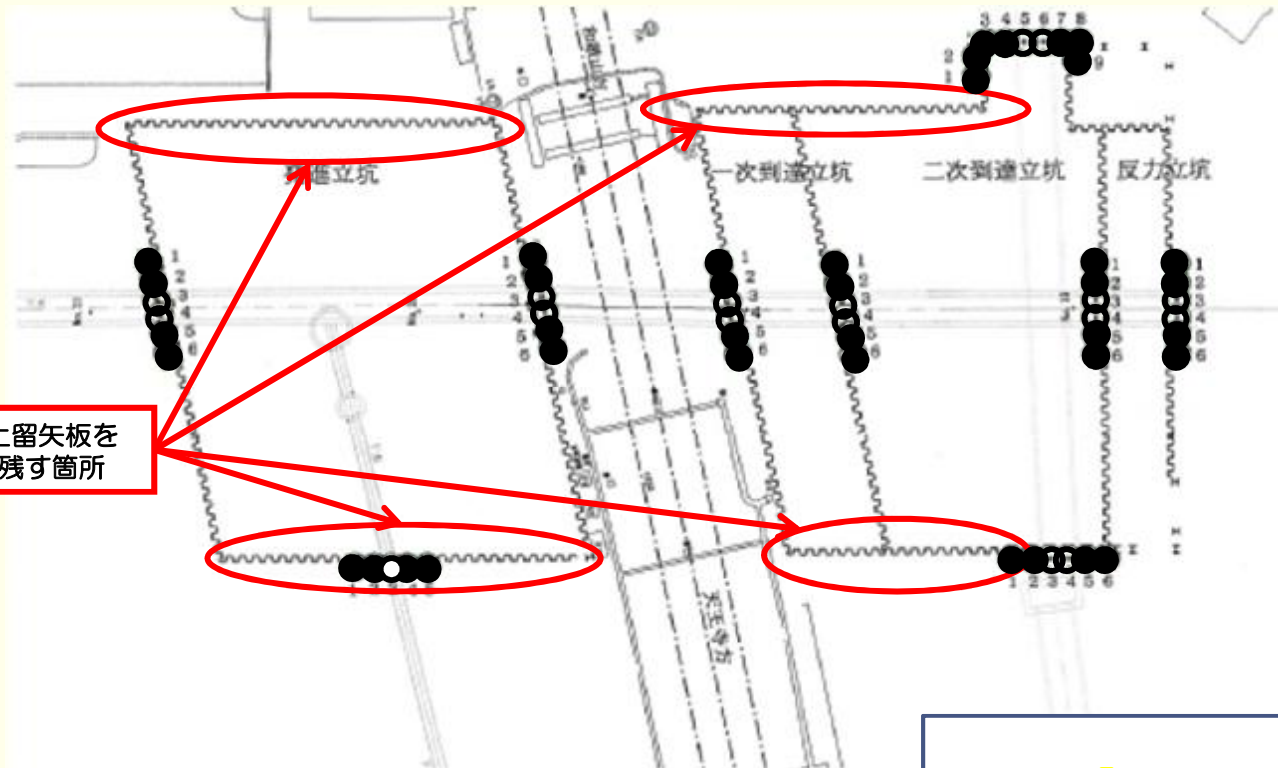
完成イメージパース



P13

①地盤改良範囲の追加

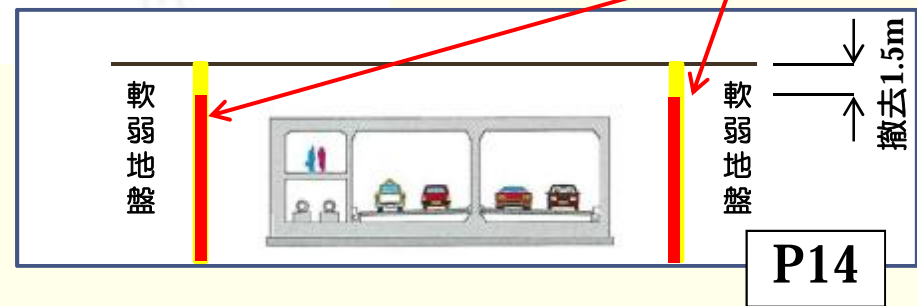
現地掘削の結果、土質状況が想定以上に軟弱地盤であったため、地下埋設物と交差する箇所での地盤改良工の範囲を追加し、撤去予定であった仮設材（土留矢板）を一部残したことによる増額（約3.5億円）



土留矢板を残す箇所

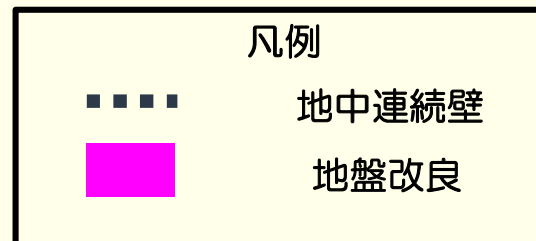
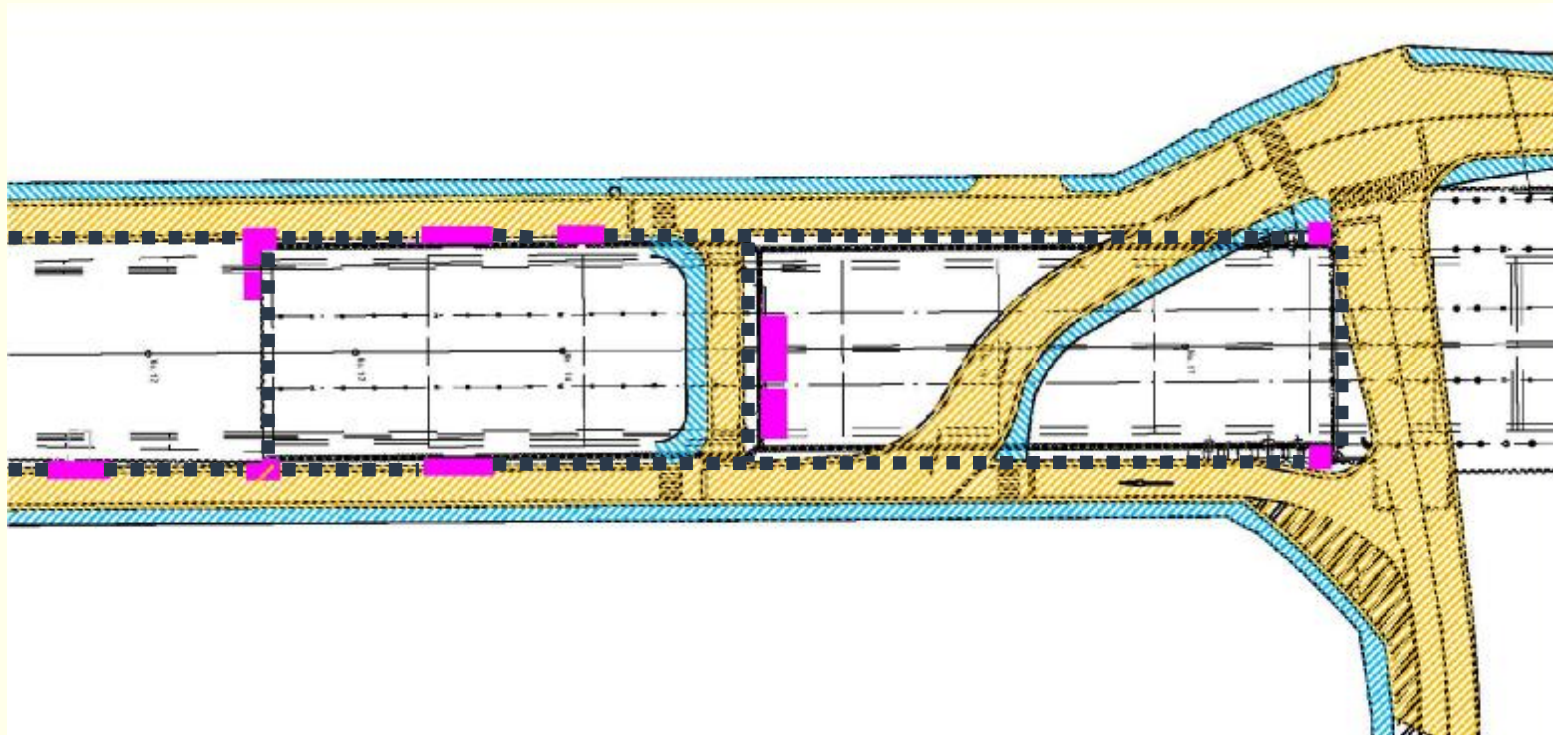
土留矢板を残す

- ：地盤改良工計画分
- ：地盤改良工追加分



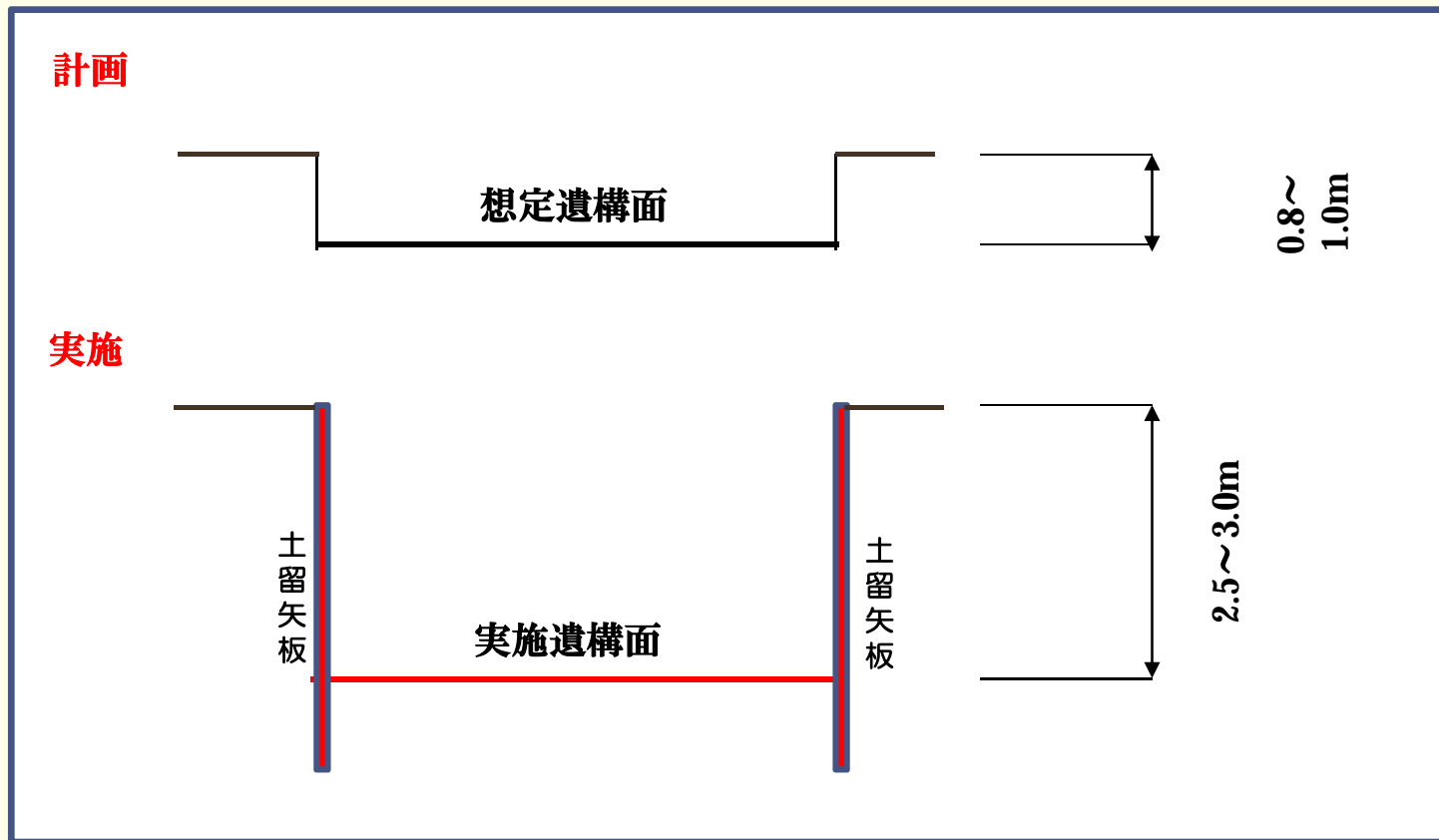
②地盤改良工の追加

地下埋設物業者との協議により、地下埋設物（下水道管及びガス管）保護のため、地盤改良工を追加したことによる増額（約3億円）



③文化財調査の変更

遺構面が想定より深い位置にあったため、土留め矢板が必要となり、かつ掘削土量が増えたことによる増額 (約1億円)



④工期延伸による安全費の増額

工期延伸（文化財調査）により、交通整理員を設置する期間が延びたことによる安全費の増額（約0.5億円）

⑤補償費の増額

物件調査を行った結果、補償費が増額（約12億円）

【補償費増額の理由】

計画時、補償費については、事業認可を取得した平成9年度より以前の5年間（H4～H8）において、他路線で買収した実績から単価を算出。



- 物件調査を行った結果、物件補償が増額。
- 店舗や工場に対する動産移転補償や営業補償等各種補償についても、想定以上に増額。

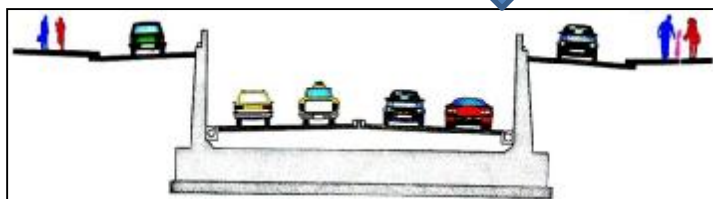
和泉中央線 整備効果



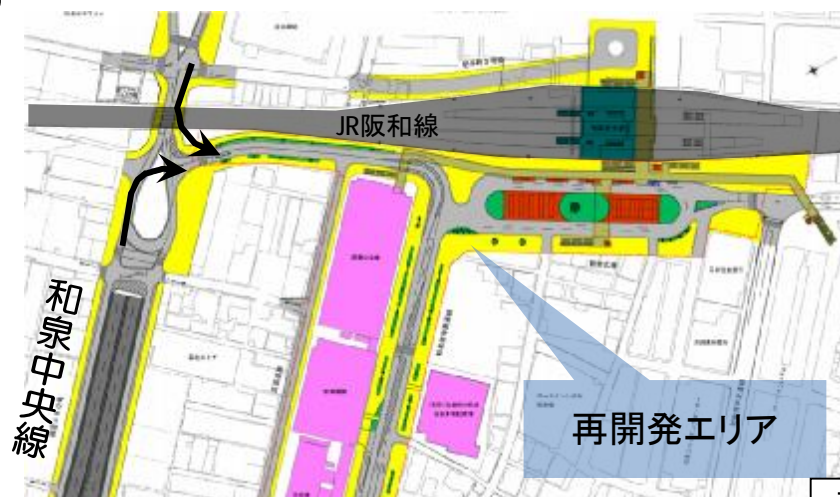
- 側道の整備による沿道利用の向上！
- 駅へのアクセス性の向上！



- 歩車分離による歩行者
自転車の安全確保！



- 駅前再開発事業との一体整備による
まちの賑わいの創出！



連続立体交差 近鉄奈良線

①工事費の内訳について

○全体事業費 633億円

・内工事費 492億円

【工事費内訳】 近鉄発注分 : 487億円

大阪府発注分 : 1億円

東大阪市発注分 : 4億円

工事費計 : 492億円

② 走行経費原単位の見直しについて

【平成15年価格】

一般道路(平地) 40km/hの場合	走行経費原単位 (円/台・km)
乗用車	11.31
バス	49.12
小型貨物車	24.05
普通貨物車	34.47



【平成20年価格】

一般道路(平地) 40km/hの場合	走行経費原単位 (円/台・km)
乗用車	16.65
バス	59.14
小型貨物車	18.92
普通貨物車	36.87

○主な変動要因 (国土交通省HPより)

ガソリンの価格上昇など

(H15年:40円/ℓ(税抜) ⇒ H20年:80円/ℓ(税抜))