

追加説明資料①

- 1. 維持管理費 p. 2
- 2. コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点 p. 3

大阪モジュール延伸事業

(門真市松葉町～東大阪市瓜生堂)

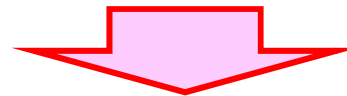
〔門真市・大阪市・大東市・東大阪市〕

【事前評価】

1. 維持管理費

(旧)

開業から20年目まで : 5,900万円/年 (支柱や桁、分岐器、昇降施設の保守点検)
開業後20年目以降 : 2億1,400万円/年 (支柱や桁、分岐器、昇降施設の保守点検に加え、
鋼構造物の塗装塗替等の長寿命化対策)



(新)

開業から20年目まで : 5,900万円/年 (支柱や桁、分岐器、昇降施設の保守点検)
開業後20年目以降 : 2億1,400万円/年 (支柱や桁、分岐器、昇降施設の保守点検に加え、
鋼構造物の塗装塗替やPC軌道桁のひびわれ注入等の長寿命化対策)

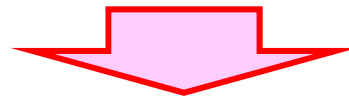
2. コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点

(旧)

・交通システムの適用

事業区間は、需要予測からバスの輸送力を超える需要があること及び鉄道では過剰供給となることから、鉄道とバスの間程度の輸送力である中量軌道システムが適している。

また、大阪空港駅から門真市駅の間で既にモノレールが導入されていることから、代替案立案の余地はない。



(新)

モノレール、新交通システム、LRT及びバスとの比較において、府道大阪中央環状線の交通混雑や周辺環境への影響、輸送の安全性や定時性の確保及び既存営業線との乗継ぎ利便性を考慮するとモノレールの延伸が最適である。

また、新たな沿線開発やまちづくりの促進といった沿線地域を活性化させる効果についても、モノレールの延伸が最も大きいと見込まれる。