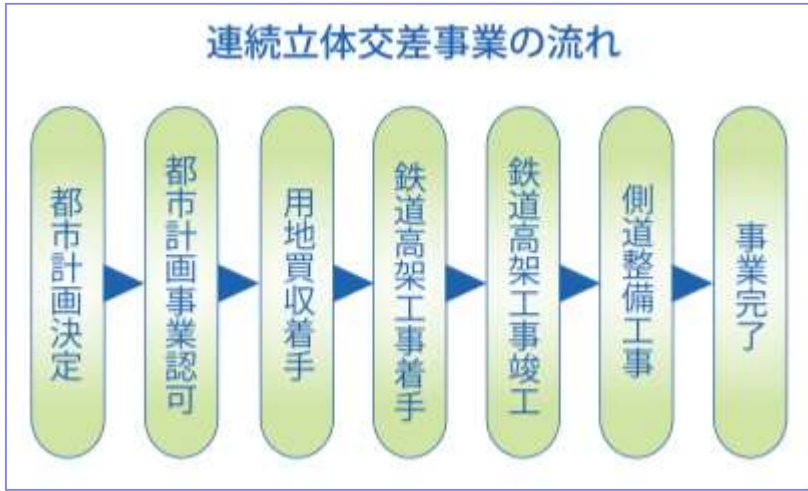


[事業内容]

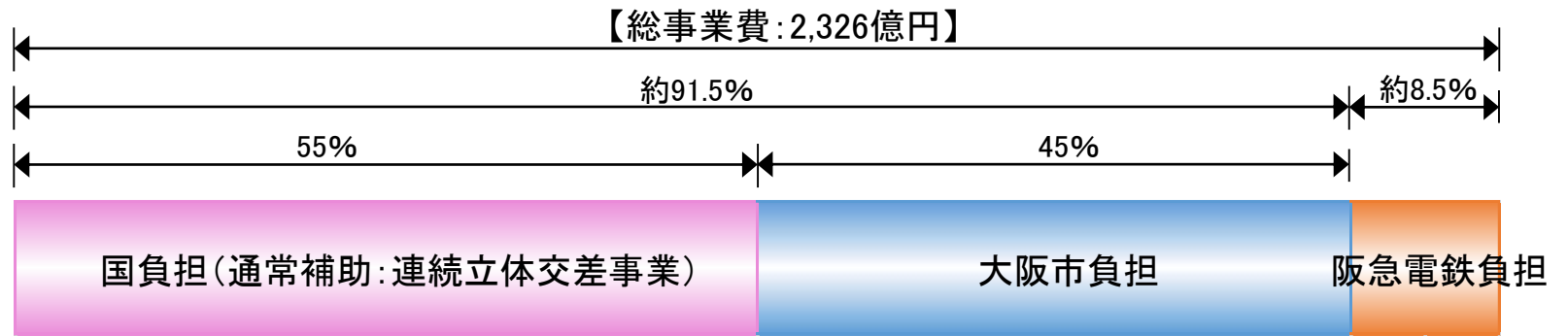
◆事業手法

- ・事業主体：大阪市
- ・施工主体：阪急電鉄株
(鉄道高架工事)
- ・事業認可：平成9年1月24日
- ・事業期間：令和13年度完了予定
- ・事業費：2,326億円
- ・負担割合：都市側 約91.5%、鉄道側 約8.5%
(都市側のうち55%を国費、45%を市費にて負担)



□ 「都市における道路と鉄道の連続立体交差化に関する要綱(連立要綱)」に基づき、都市計画事業として市が事業主体となり、市と鉄道事業者である阪急電鉄の協定により実施している。

◆事業費



【関連事業等の整備・進捗状況】

◆淡路駅周辺地区土地区画整理事業

事業の目的

淡路駅周辺の交通の円滑化と安全で快適な歩行者空間の確保、並びに、防災性の向上、健全な市街地としての整備を図るため、駅前交通広場、幹線道路及び公園等の整備改善を行うとともに、良好な住宅地としての整備を図ることを目的としています。

事業概要

淡路駅周辺の老朽木造建物の密集した地区において、阪急連続立体交差事業にあわせて駅前の交通の円滑化を図るとともに、密集状態の解消によって防災性の向上と良好な住環境の整備を進めています。

淡路駅周辺地区土地区画整理事業設計図



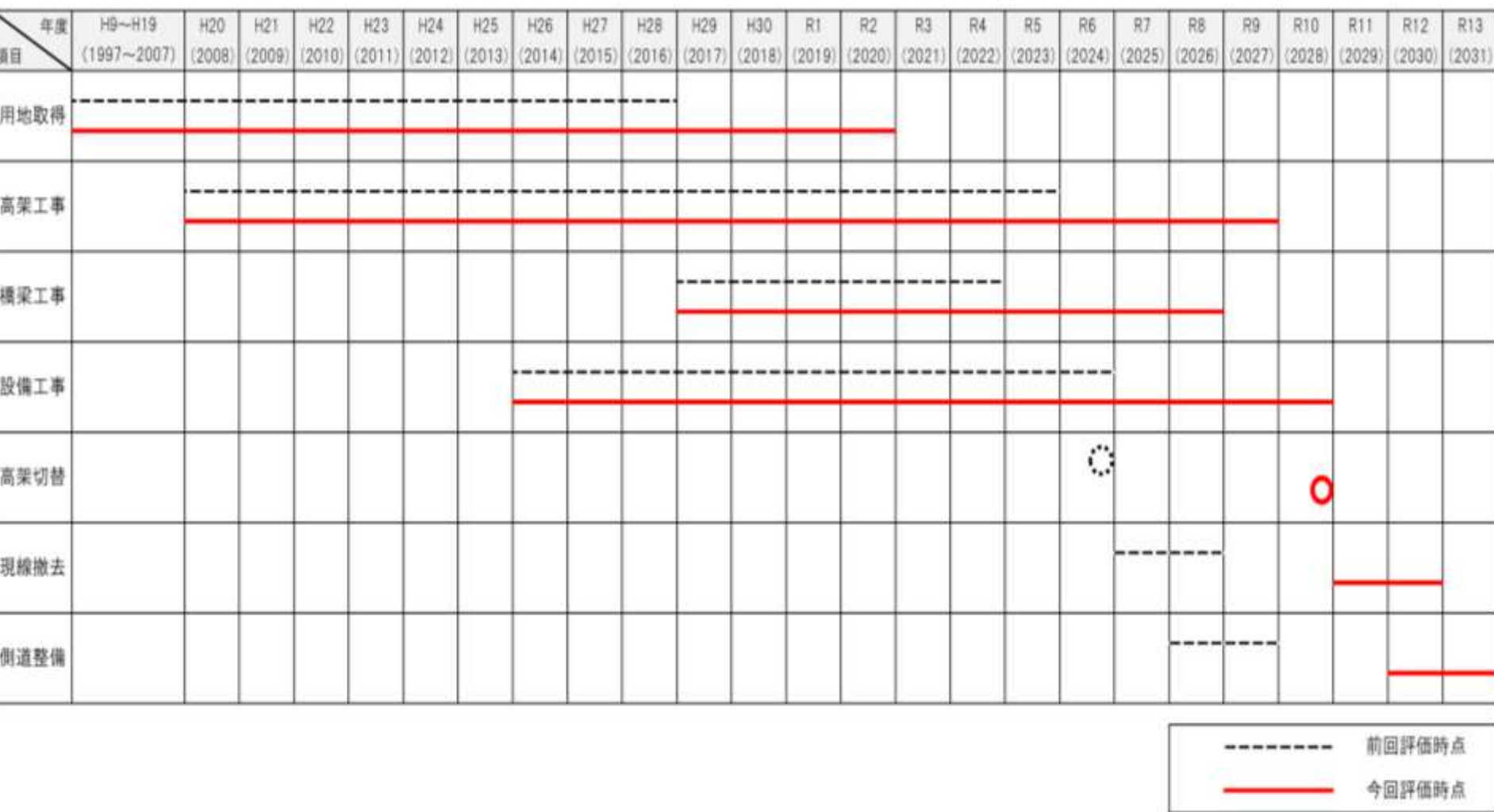
[事業進捗] 令和3年度末時点

- ・建物移転 : 100%
- ・道路整備 : 約72%

3 事業の概況 ①経過

	事業開始時点 (平成9年1月)	前回評価時点【第4回】 (平成29年9月)	今回評価時点【第5回】 (令和4年5月)
①経過及び 完了予定	平成6年12月：都市計画決定 平成9年1月：事業認可 平成13年度：工事着手予定 平成21年度：高架切替予定 平成24年度：事業完了予定	平成9年12月：用地買収着手 平成20年9月：工事着手 平成36年度：高架切替予定 平成39年度：事業完了予定	平成9年12月：用地買収着手 平成20年9月：工事着手 令和10年度：高架切替予定 令和13年度：事業完了予定
②事業規模	鉄道高架化 阪急京都線[延長:3.3km] 阪急千里線[延長:3.8km] 付属街路整備 8路線[5.9km]	鉄道高架化 阪急京都線[延長:3.3km] 阪急千里線[延長:3.8km] 付属街路整備 8路線[5.9km]	鉄道高架化 阪急京都線[延長:3.3km] 阪急千里線[延長:3.8km] 付属街路整備 8路線[5.9km]
うち完了分	—	—	—
進捗率(工事)	—	約37%	約51%
進捗率(用地取得)	—	約93%	約99%
③全体事業費	1, 613億円	1, 625億円	2, 326億円
うち既投資額	—	約766億円	約1, 342億円
進捗率	—	約47%	約58%

3 事業の概況 ②事業スケジュール



1. 事業期間延伸及び事業費増額の精査結果について

(1) 事業期間の延伸

●令和4年3月の大規模事業リスク管理会議において、**用地取得の遅れにより事業期間が4年延伸**することを説明
【現在:令和9年度完成（高架切替 令和6年度） ➡ **変更:令和13年度完成（高架切替 令和10年度）**】

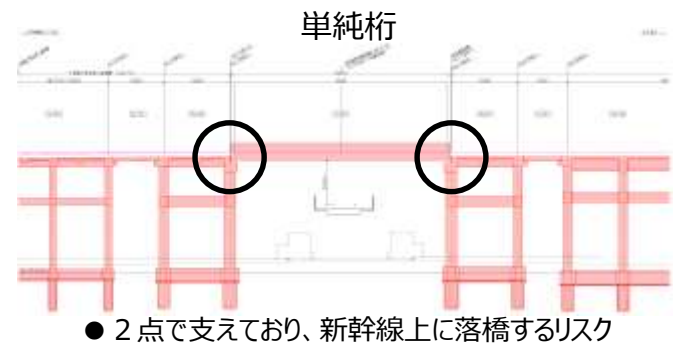
(2) 事業費の増額について



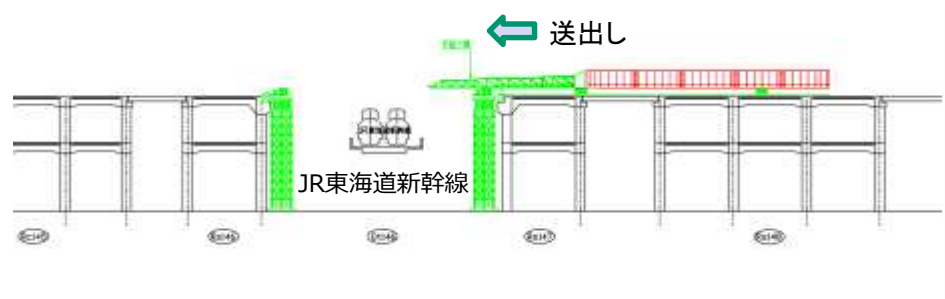
(単位：億円)

増減項目	既発生分 (2020.3末)	増額理由	今後の増額 見通し	今後の増額理由	計
工事費の高騰	70	工事着手(2008年度)から2019年度までの物価上昇(労務費・資材費)による増額及び今後の事業完了までの物価上昇による増額見込み	66	今後の事業完了までの物価上昇（2025年度まで年間4%の上昇、2026年度以降は一定と想定）による増額見込み	136
現地調査により判明	90	現場詳細調査に伴い必要となった基礎構造の設計変更や地中障害物撤去などによる増額	120	2020年4月以降の新たな現地調査により、基礎杭・土留め矢板の施工方法を変更、また土壌汚染について、未調査箇所をリスクとして想定	210
安全性の確保	44	新名神高速落橋事故(2016.4)を踏まえ、阪急千里線とJRおおさか東線と交差する橋梁について、鉄道事業者との協議により橋梁架設工法の安全対策強化を求められ、必要となる対策による増額	337	新名神高速落橋事故を踏まえ、新幹線をはじめとした鉄道や道路と交差する橋梁について、各管理者との協議により、橋梁本体構造や架設時の安全対策強化を求められ、必要となる対策による増額。	381
コスト縮減	—		▲33	橋梁本体の地組工法の見直しによる期間短縮、仮設工法（土留め支保工）の見直し、本体構造の見直しによる基礎構造の変更などによる減。	▲33
合 計	204		490		694

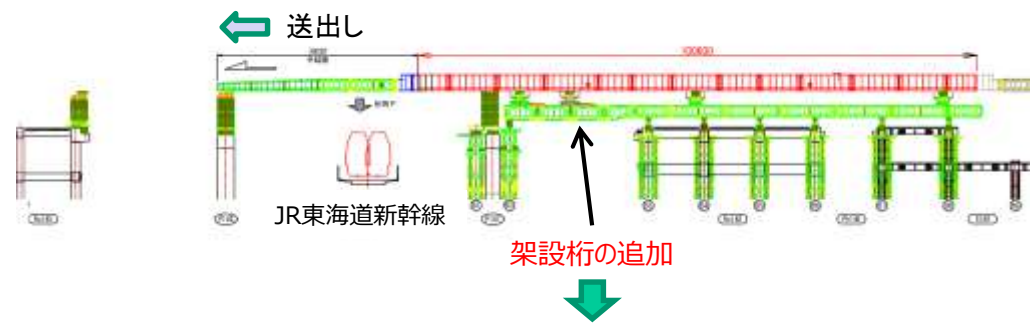
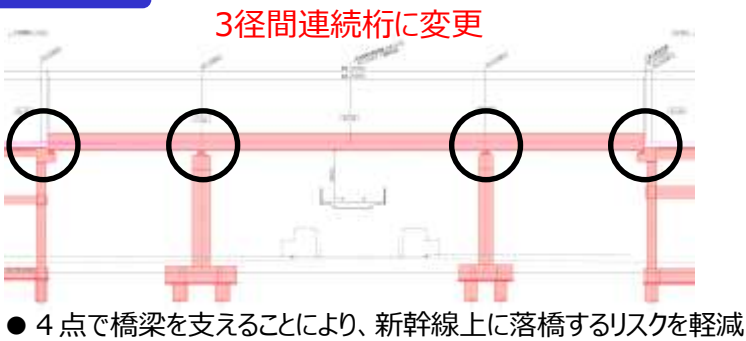
当初計画



送り出し架設工法



変更計画



新幹線上空における橋桁の送り出し作業の安定性を確保

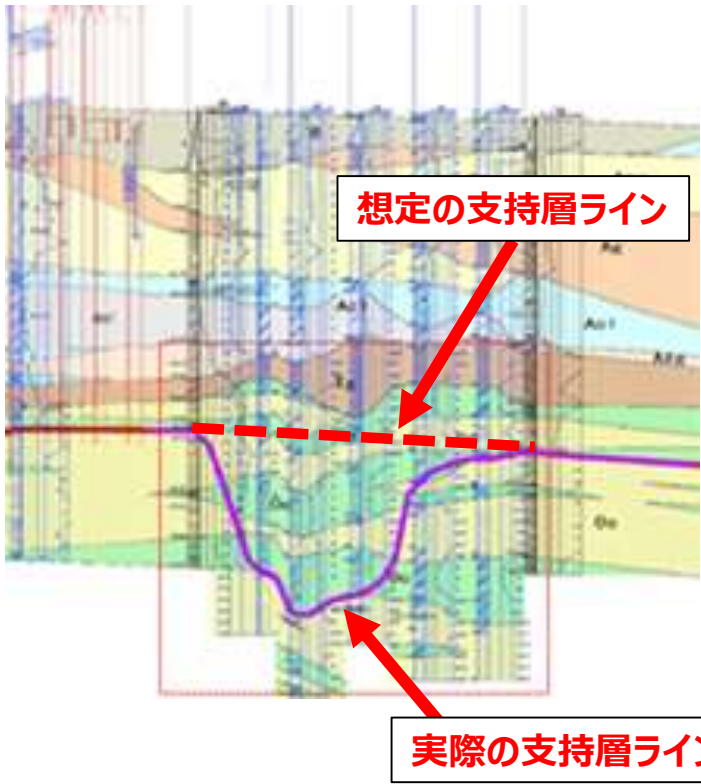
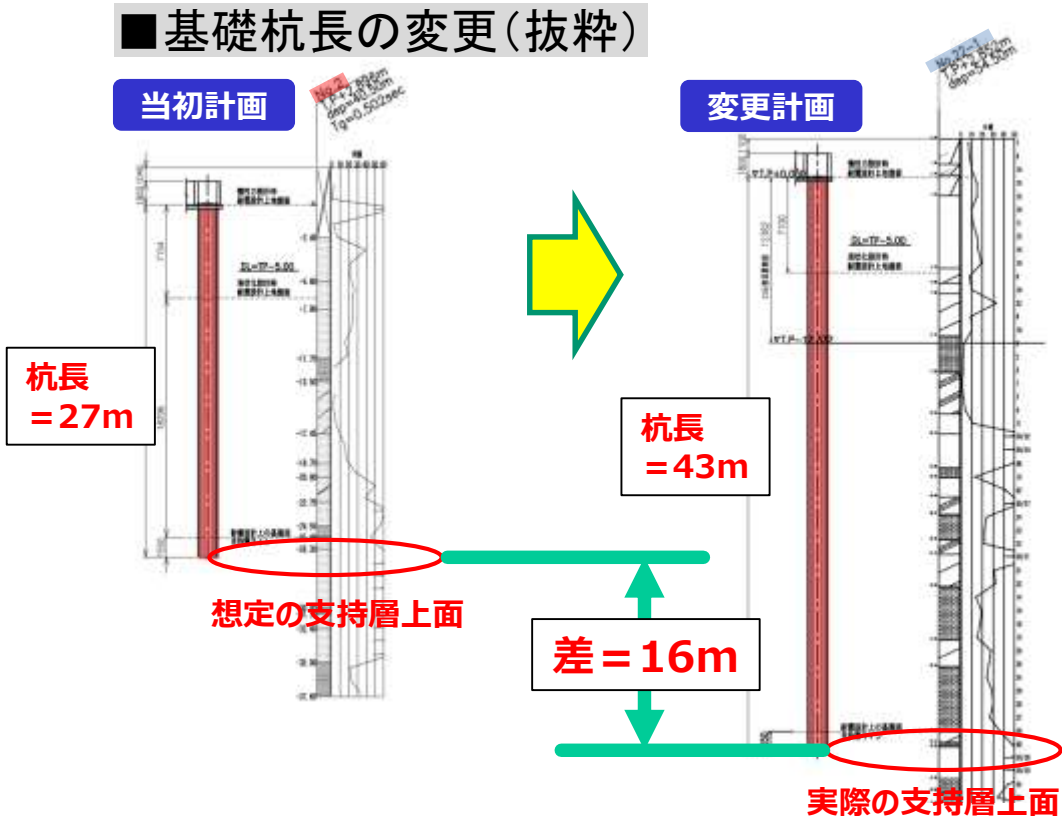
変更理由

- ・JR東海との協議により、単純桁では新幹線に対しての落橋対策が不十分との指摘（新幹線上空の交差条件）
- ・JR東海と協議の結果、耐震性の高い3径間連続桁の高架構造に変更するとともに、下記の通達に遵守することで安全性を確保することとした。

平成28年6月20日付「供用中の道路上の橋梁架設工事に伴う安全確保について」（道路局通達/新名神高速道路有馬川落橋事故）

3. 橋桁が橋台又は橋脚への据付を完了していない状態で供用中の道路の上空に架かっている場合は、当該橋桁の移動を行わない時期においても、その影響範囲について、道路の通行規制を行うこと。（一部抜粋） ※道路を鉄道に読み替えるものとする。

■基礎杭長の変更(抜粋)



変更概要

ピンポイントでの土質調査により、支持層ラインが想定深さより深くなったため杭長の延長が必要となった。(最大43m)

杭長増	本数
0～4m	185本
5～9m	98本
10m～	48本
合計	331本

■主な地中障害物の撤去

変更計画

【圧砕機による撤去】



地中埋設管路



【コアドリング工法等による撤去】



地中コンクリート構造物

変更概要

鋼矢板打設や掘削時等の施工時に当初想定していなかった地中障害物（コンクリート構造物等）が確認され、その撤去・処分が追加となった。

■土壌汚染対策工

変更概要

土壌汚染対策法改正（2010年4月1日）に伴い、土壌汚染調査を実施したところ、基準値（鉛：含有量150mg/kg以下、溶出量0.01mg/L以下）を超えた土壌が検出されたため、汚染度の撤去・処分を行い、汚染されていない土に置きかえる必要が生じた。

阪急電鉄京都線・千里線連続立体交差事業 施工状況写真

