

7. 再評価時 (R2) との比較

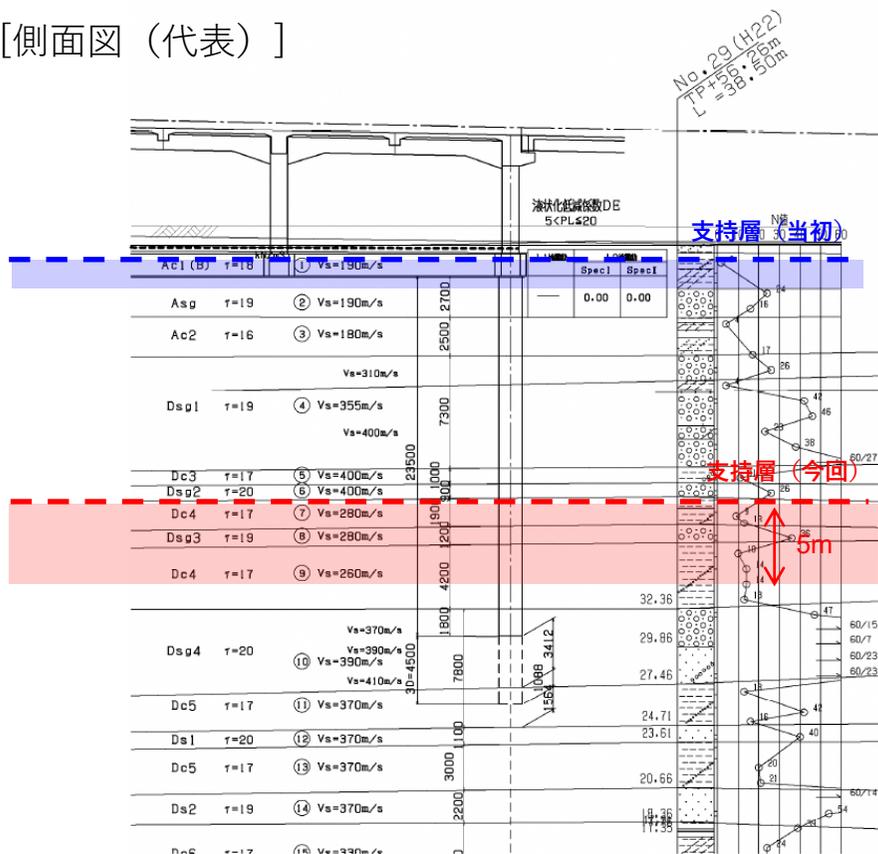
2) 施工範囲追加及び施工計画変更に伴う増額

② JR関西本線高架化

1. 高架橋場所打ち杭 杭長等の変更 (+3億円)

鉄道構造物等設計基準の改訂に伴い、杭径及び杭長を変更

[側面図 (代表)]



	改定前 (旧基準)	改定後 (新基準)
良質な支持層	N値が30以上の良質な砂礫層 N値が20以上の粘性土層	N値が30以上の良質な砂礫層 N値が20以上の粘性土層
	基礎の支持力および変位に関して下層の影響を受けない十分な厚さ	5m以上の層厚
杭先端支持力の算出	杭先端のN値で支持力を算出	杭先端のN値は杭径の3倍区間における最小N値で支持力を算出



	当初	今回
杭径	Φ 1.0m	Φ 1.2m
杭長	平均19m Σ = 3,900m	平均26m Σ = 5,500m

※高架橋全体の約8割が該当

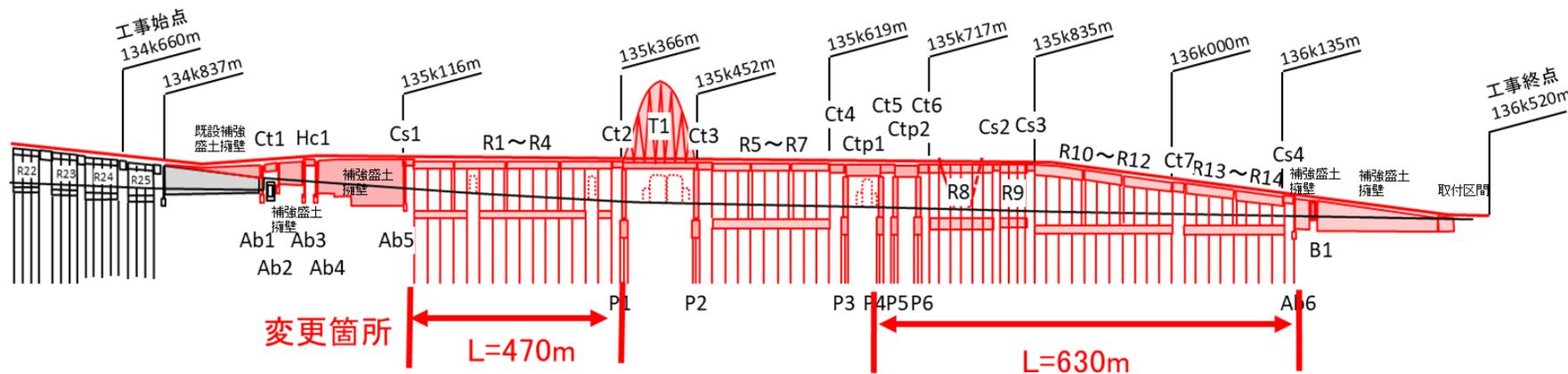
7. 再評価時 (R2) との比較

2) 施工範囲追加及び施工計画変更に伴う増額

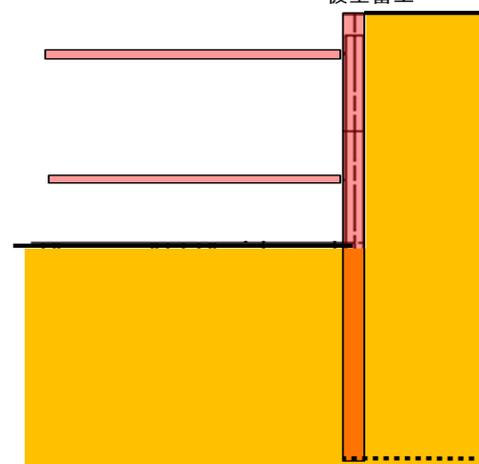
② JR関西本線高架化

2. 仮土留め工法の変更 (+4億円)

追加地質調査の結果、仮土留め工法を変更

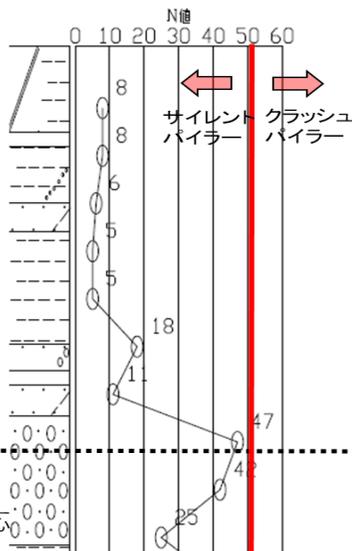


■ 仮土留めの工法変更

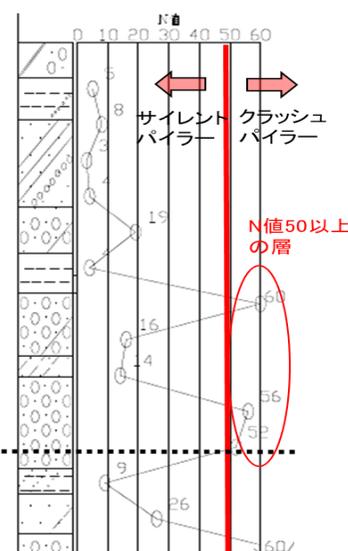


サイレントパイラー：N値50未満
クラッシュパイラー：N値50以上対応

【当初想定】



【地盤調査結果】



7. 再評価時(R2)との比較

2) 施工範囲追加及び施工計画変更に伴う増額

② JR関西本線高架化

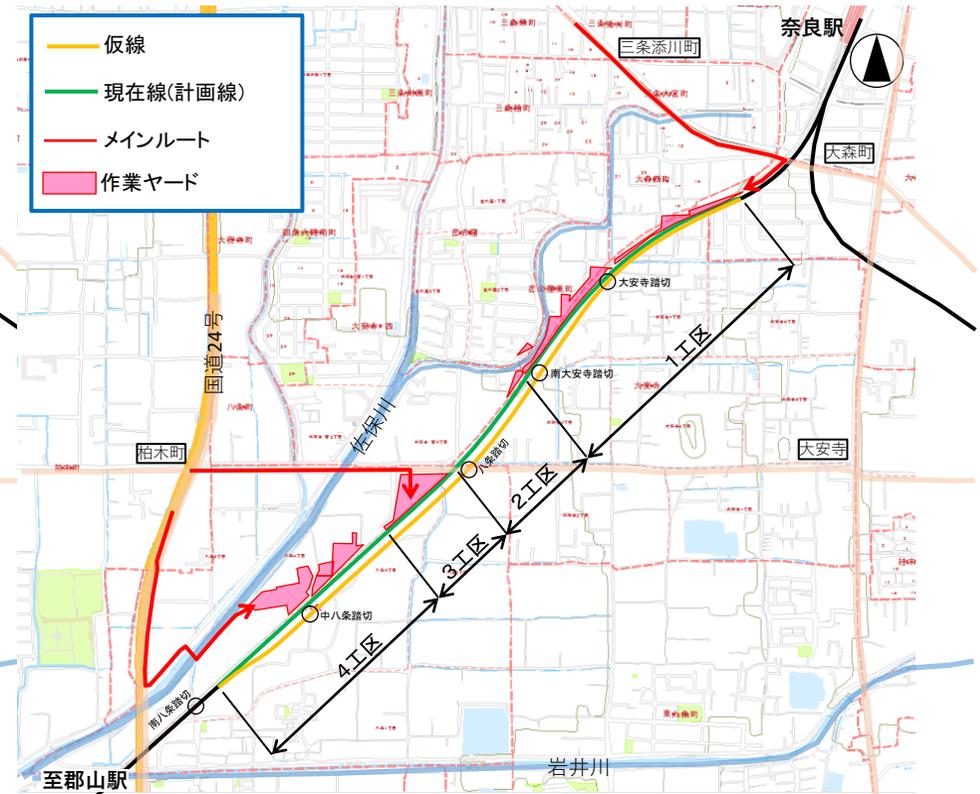
3. 進入路の変更(+4億円)

地元協議の結果、公道通行を回避した工事用ルートに変更に伴い、整備範囲の追加

【当初計画】



【今回計画】



7. 再評価時(R2)との比較

2) 施工範囲追加及び施工計画変更に伴う増額

② JR関西本線高架化

4. 支障物撤去の追加(+3億円)

現地着手したところ、不測の支障物が確認されたため、支障物撤去を追加

代表例)



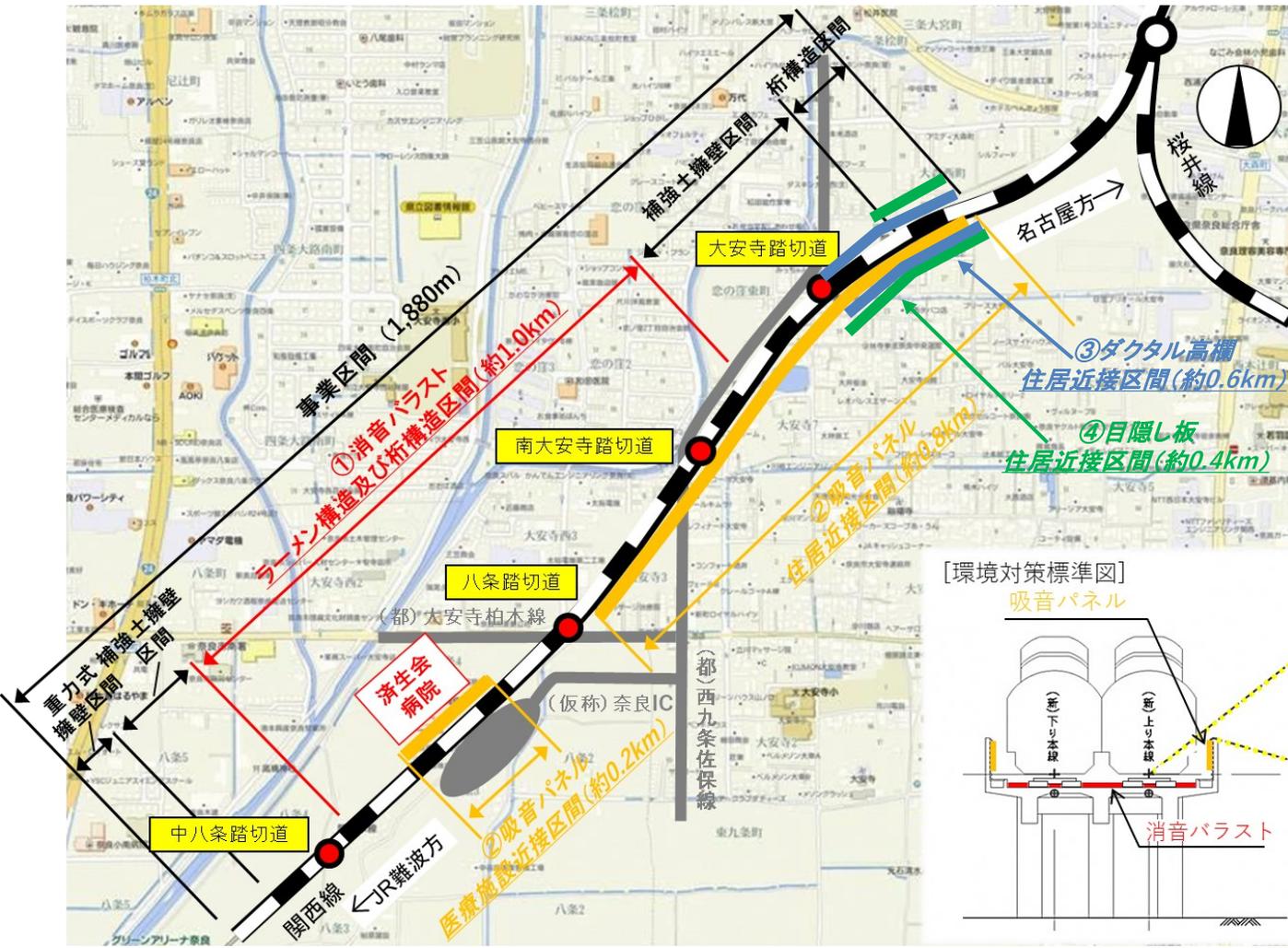
7. 再評価時(R2)との比較

2) 施工範囲追加及び施工計画変更に伴う増額

② JR関西本線高架化

5. 環境対策工の追加(+11億円)

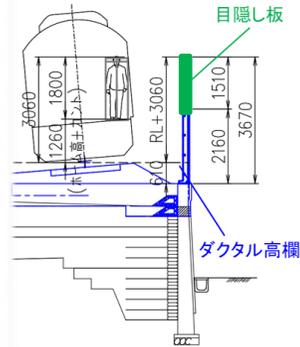
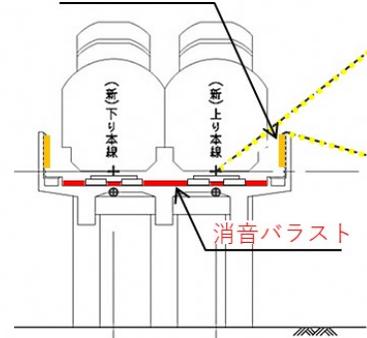
詳細設計及び地元協議の結果、環境対策工を追加



環境対策工	今回追加
	数量
消音バラスト	約1.0km
吸音パネル	約1.0km
ダクトル高欄	約0.6km
目隠し板	約0.4km

[環境対策標準図]

吸音パネル



7. 再評価時(R2)との比較

2) 施工範囲追加及び施工計画変更に伴う増額

② JR関西本線高架化

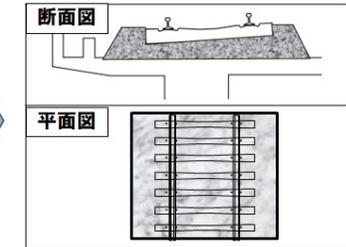
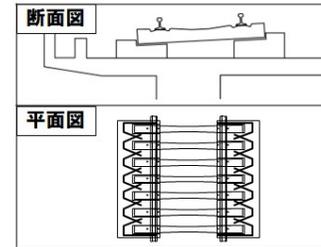
6. 騒音対策工の追加(+5億円)

夜間での騒音を伴う施工のため、地元協議・試験施工の結果、施工時の騒音対策を追加

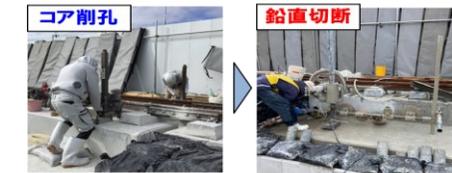
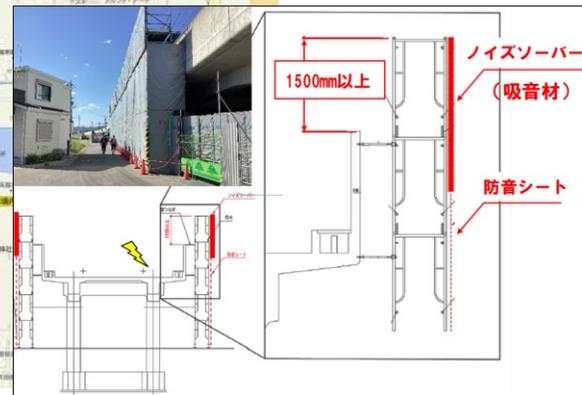
・施工前



・施工



・静的破砕工法



8. コスト縮減や代替案立案等の可能性

◆コスト縮減に配慮した施工

- ①コンクリート構造物のプレキャスト製品の積極的な採用
 - ②建設発生土の有効活用
 - ③道路照明のLED化 によりコスト縮減が期待される。
- 電線共同溝の低コスト手法である浅層埋設方式及び小型ボックス活用埋設方式の採用など、より一層のコスト縮減に努めながら、引き続き事業を推進する。

◆代替案立案等の可能性

- 現在の計画で事業の進捗に問題がないため、代替案の検討は行わない。

9. 対応方針(案)

1. 事業の必要性等に関する視点

- (仮称)奈良ICから奈良市中心部へのアクセス性の向上
 - 地域内の交通円滑化
 - 踏切除却による安全性向上及び地域分断の解消、新しいまちづくり
 - 防災機能の向上
 - 良好な景観の形成
- ⇒ 当初事業採択時から必要性は変化していない

2. 事業の効率性に関する視点

- 事業費は102億円増加したが、費用便益比(B/C)は事業全体で1.8、残事業で3.5
- ⇒ 効率的な事業であると確認できる

3. 事業進捗の見込みの視点

- 現在、用地買収を実施中。事業進捗について大きな問題はない
- 引き続き事業を推進し、早期の事業完了を目指す

(都)西九条佐保線(奈良IC~大宮通り)及び(都)大安寺柏木線、JR関西本線高架は、事業の必要性に関する視点、事業の効率性に関する視点、事業の進捗の見込みの視点から継続が妥当と判断できる。

引き続き事業を推進し、早期の事業完了を目指すことが適切である。

事業継続