

事業概要

【目的】

- 放射状鉄道との結節による**広域的鉄道ネットワークの形成**（新たに4路線と結節）
- **延伸沿線地域の活性化**に寄与（沿線に大型商業施設や大学が立地）

【路線計画図】



【概要】

区 間：門真市駅～（仮称）瓜生堂駅
 延 長：約**8.9km**
 駅 数：5 駅
 （松生町駅～門真南駅～鴻池新田駅～荒本駅～瓜生堂駅）
※いずれも仮称

事業主体：インフラ部 大阪府
 インフラ外部 大阪モノレール(株)

【経過】

H27年度 戦略本部会議で事業化の意思決定
H30年度 都市計画決定、軌道法特許取得
R2年度 都市計画事業認可、軌道法工事施行認可
 用地交渉や詳細設計を開始

【進捗状況】

- 現在、支柱や車両基地等の工事を実施中



事業費及び開業目標の見直し

大阪モノレール延伸事業につきましては、令和2年度の現地着手以降、鋭意事業進捗に努めていますが、以下のとおり事業費及び開業目標を見直す必要が生じました。

【事業費の変更】

事業費（インフラ部） **786億円** ⇒ 約**650億円** 増加

《 主な要因 》

- ・支柱形状の見直し等によるコスト縮減に取り組んでいるものの、昨今の物価高騰による影響に加え、用地補償費の増加、土質調査結果による基礎構造の変更等により、事業費が増加したため

《 増減内訳 》

増減項目	理由	増減額	合計
物価等の上昇	物価上昇や諸経費率の増加	約 530億円	約 650億円 (増加)
用地補償費の増加	物件調査及び補償算定結果による用地補償費の増額	約 30億円	
現地調査や関係者協議等による設計の変更	土質調査結果による基礎構造の変更 近接構造物（近畿道等）への影響対策等	約 180億円	
コスト縮減の取組	詳細設計を踏まえた基礎構造、駅舎構造の見直し等	▲約 90億円	



【開業目標の変更】

開業目標 令和**11（2029）**年 ⇒ 概ね4年延期

《 主な要因 》

- ・現地での詳細な土質調査の結果、地盤が想定より軟弱であることが判明し、駅舎の基礎工法の変更が必要となったことに伴う施工期間の長期化等のため

今後の対応

- ・大阪府建設事業評価審議会において、事業継続の妥当性について審議いただく予定

【事業費の変更】

<物価等の上昇>

- ・H24年度単価で当初事業費を算定して以降、建設労務費・資材単価が上昇しており、事業費に大きく影響している。
- ・モレールの主な材料である、コンクリートや鋼材は、特に近年の上昇傾向が際立っている。

約530億円

【コンクリート】：1.62倍
【鋼材】：1.85倍
【建設労務費】：1.61倍
(※H24年度比)

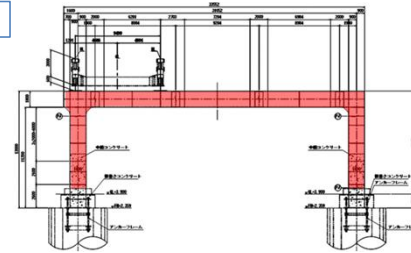


<コスト削減の取り組み事例>

▲約90億円

- ・土質調査を踏まえた詳細設計（構造計算）の結果、支柱形状を大規模な門型支柱から小規模な逆L型支柱に変更することが可能と判明したもののについては、構造変更により減額

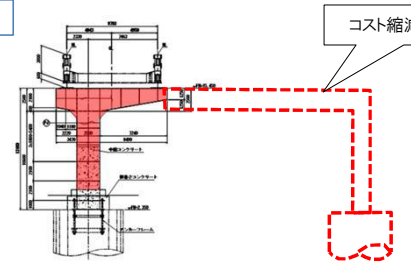
当初



門型支柱

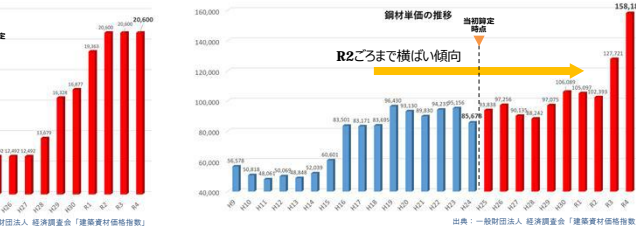
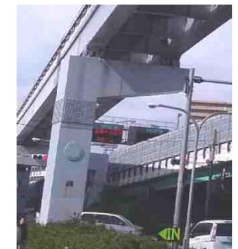


変更



コスト削減可と判明

逆L型支柱



【開業目標の変更】

- ・現地での詳細な土質調査の結果、地盤が想定より軟弱であることが判明し、当初想定的基础工法では耐荷重が不足するため、駅舎の基礎工法の変更が必要となり、施工期間が長期化

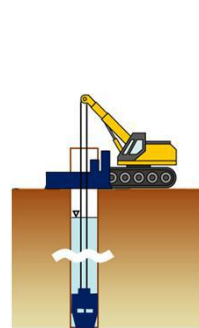
概ね4年

<駅位置>



当初

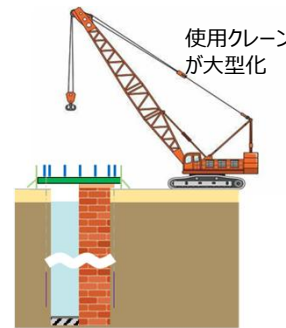
大口径場所打ち杭基礎



- ・筒形の機械を地中に挿入し、掘削、土砂排出、コンクリートを打設することで、基礎を構築する工法

変更

オープンケーソン基礎



- ・筒状の構造物を沈設し、掘削を繰り返しながら、既定の深さまで到達後に、コンクリートを打設し、基礎を構築する工法

<基礎工法の変更>

- ・オープンケーソン基礎は、1基あたりの施工日数が長い。
- ・大型の施工機械が必要となり、同時施工可能基数が限られる。

<工程表>

	R2~R10 (2020~2028)	R11 (2029)	R12~R14 (2030~2032)	R15 (2033)
当初	調査・設計 文化財調査 駅部工事 基礎工事 駅舎工事	開業目標		
変更	調査・設計 文化財調査 駅部工事 基礎工事	基礎工事が長期化(概ね4年)	駅舎工事	開業目標 検査・試運転