

小平都市計画道路 3・3・8 号府中所沢線

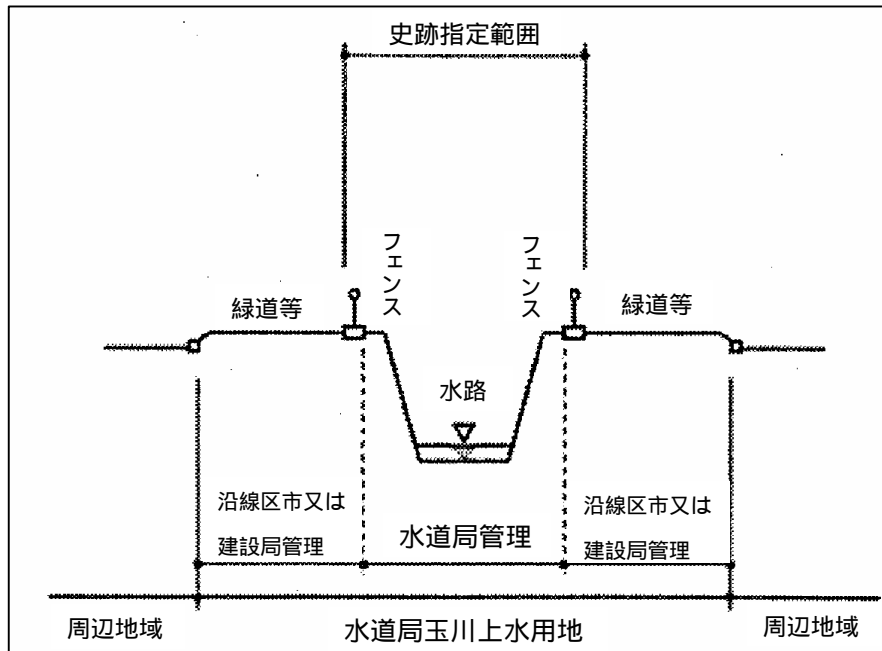
構造別比較の詳細検討

1. 検討項目「史跡玉川上水への影響」における史跡の改変について
2. 構造別比較表
 - (1) 構造の概要
 - (2) 史跡「玉川上水」への影響
 - (3) 沿道アクセス
 - (4) 防災
 - ・ 震災時の小平中央公園への緊急物資輸送
 - ・ 緊急車両の到着〔消防車・救急車〕
 - ・ 救急車による搬送
 - (5) 玉川上水周辺等の緑
 - (6) 環境；排気ガスの影響・騒音
 - (7) 事業費（工事費）

検討項目「史跡玉川上水への影響」における 史跡の改変について

1. 史跡指定範囲について

玉川上水は、平成 15 (2003) 年、文化財保護法に基づく国の史跡に指定された。
小平 3・3・8 横断部付近の史跡指定範囲は、下図の通りである。



史跡指定に係わる範囲

緑道は、東京都建設局管理

2. 史跡に対する現状変更の留意点

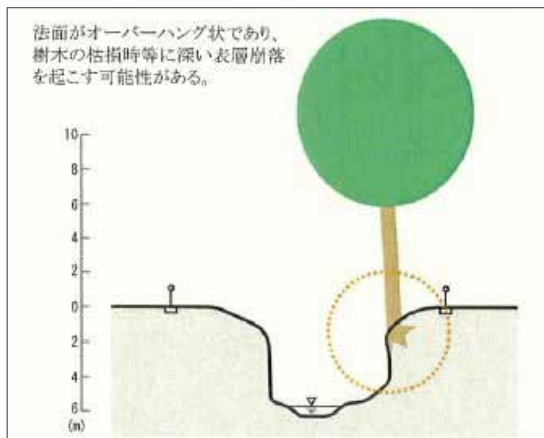
玉川上水は、江戸の用水供給施設である貴重な土木遺産として、史跡に指定されている。

このため、本路線の整備により玉川上水を現状変更するにあたっての重要な要素は、素掘りの導水施設としての価値にどのような影響があるかである。

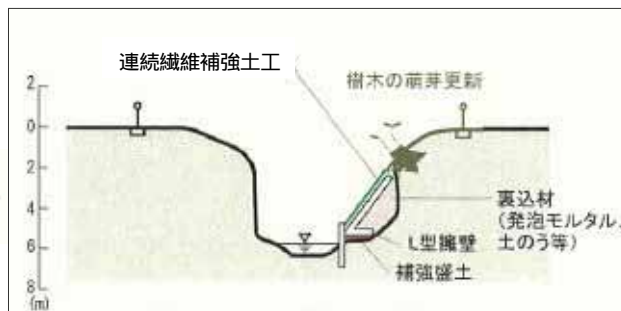
3. 史跡指定範囲内の樹木について

「史跡玉川上水保存管理計画書」は、玉川上水が文化財保護法第 109 条第 1 項の規定により、史跡に指定されたことに伴い、史跡玉川上水について保存管理の方針・方法や整備活用の方向性について明らかにすることを目的として策定された。計画書策定に当たり、学識経験者や文化庁調査官で構成される委員会を設置し、検討を行った。この報告書によると、法面がオーバーハング状であり、樹木の枯損時等に深い表層崩落を起こす可能性がある箇所では、素掘りの導水施設を保存する観点から、法面の樹木を伐採し法面補強等を行うこととされており、小平 3・3・8 横断部についても同様と考える。したがって、史跡指定範囲内の樹木の伐採については、「史跡への影響」の比較対象としない。

< 現状 >



< 改良 (保存整備) >



(史跡玉川上水保存管理計画書より抜粋)

< 現状写真 >

(左岸)



(右岸)

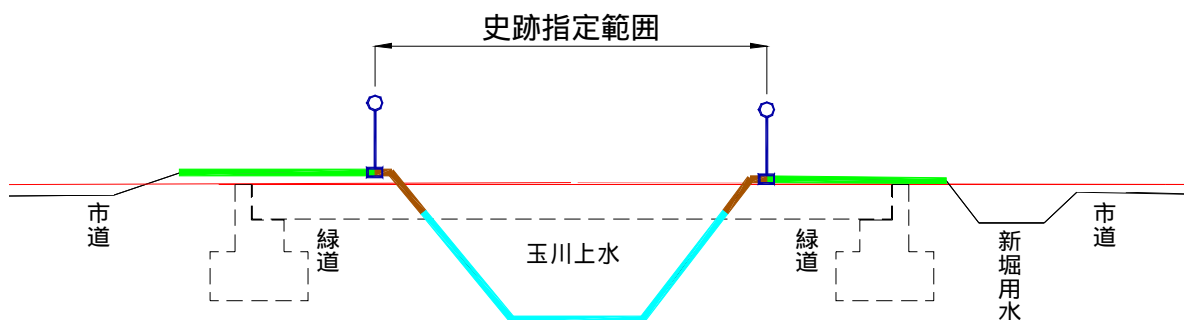
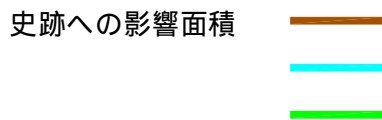


4. 本連絡会における検討項目「史跡への影響」について


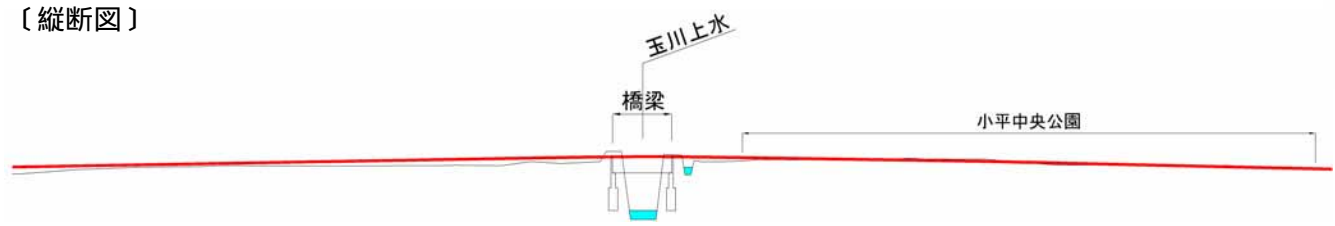
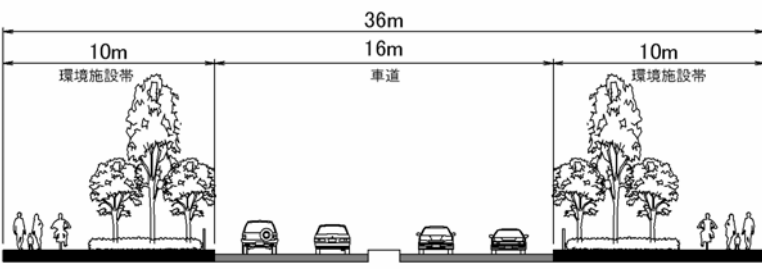
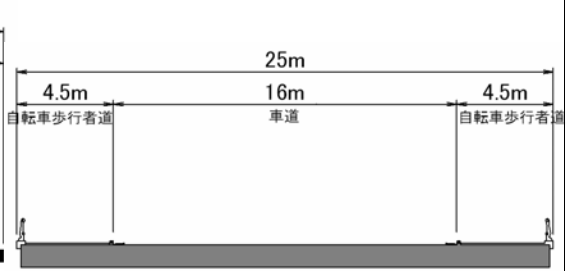
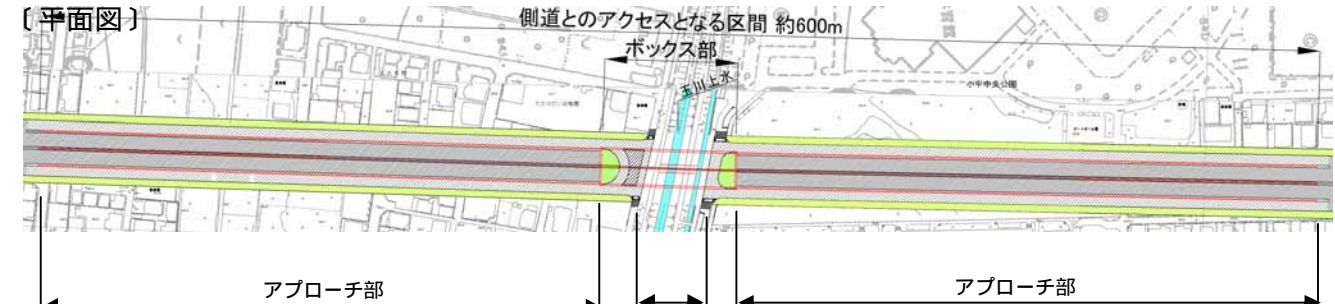
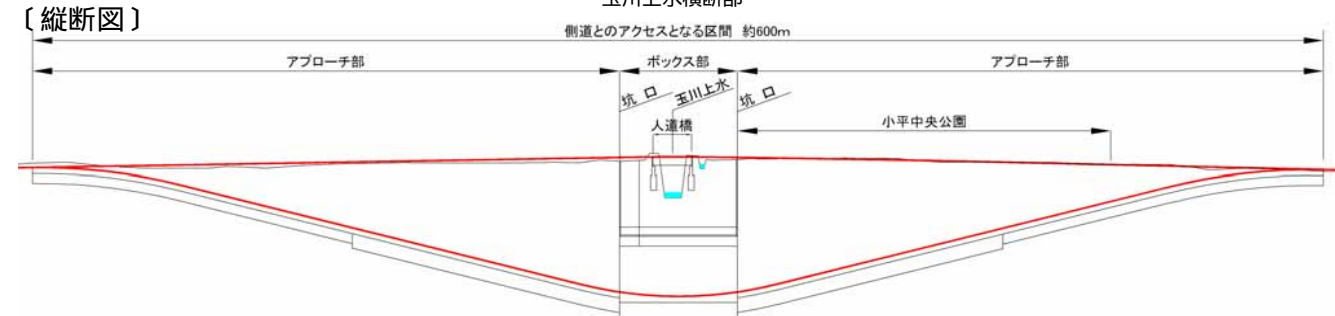
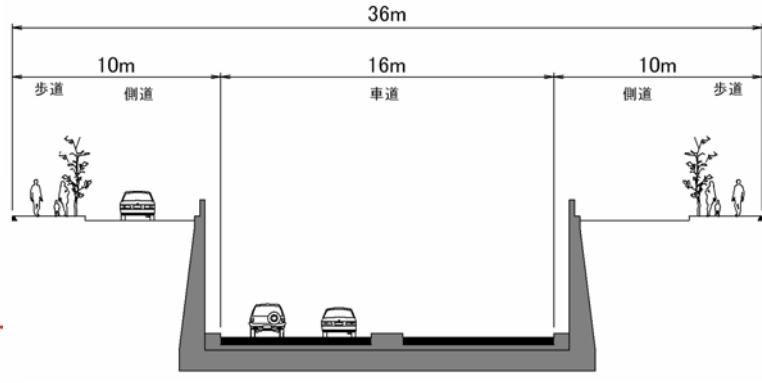
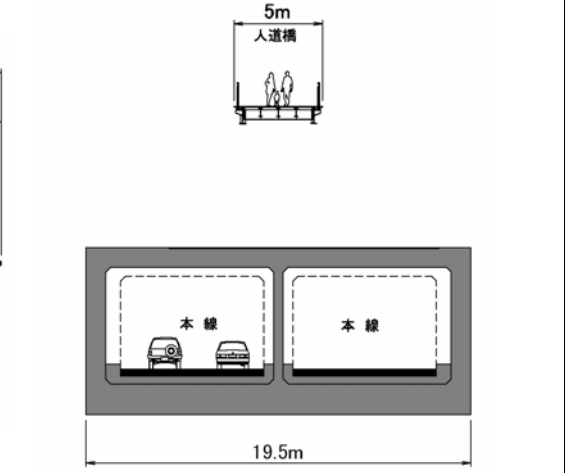
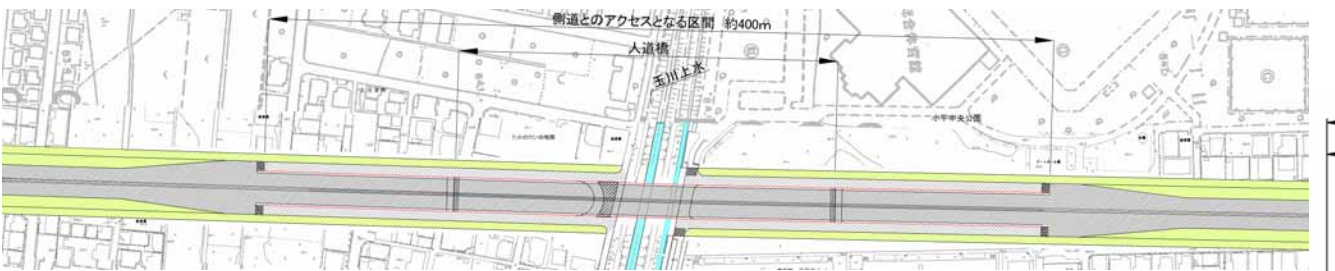
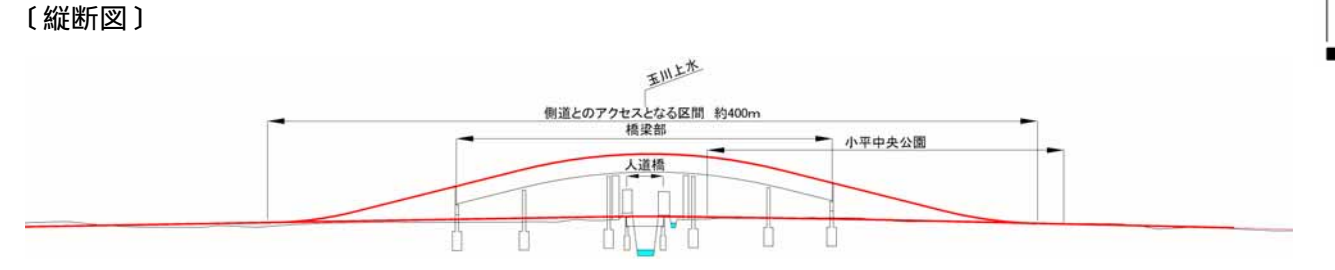
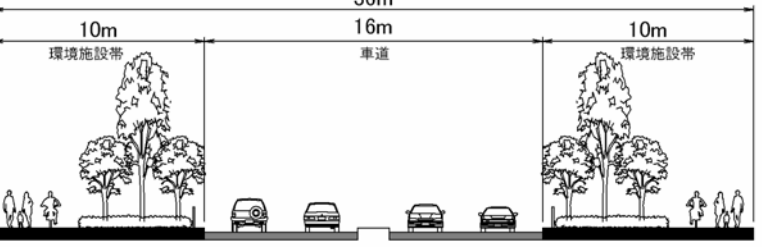
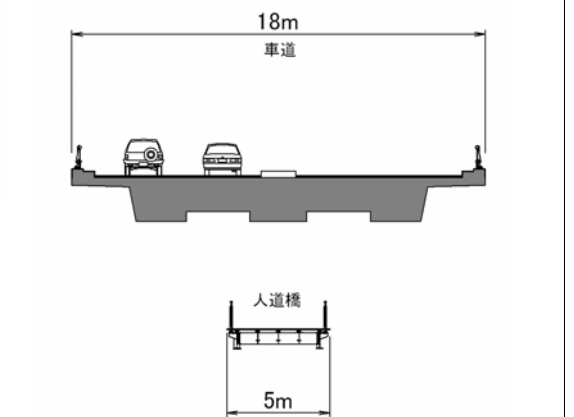
上記を踏まえると、本路線整備による史跡への影響として最も重要な観点は、史跡指定範囲内の「水路」及び「法面」の形状変更である。次に、「水路」及び「法面」を橋梁等で覆う範囲がどの程度か、ということである。また、史跡指定範囲外でも、今後の試掘等により盛土を突き固めた築堤跡が見つかったと、堤が水路と一体のものとして扱われる可能性もあるため、現時点での検討にあたっては、堤への影響についても留意しておく必要がある。

したがって、本連絡会では、

- 史跡範囲指定内の「法面」の形状を変更する面積
 - 史跡指定範囲内で「法面」及び「水面」を覆蓋する面積
 - 史跡指定範囲外で「堤体」の形状を変更する面積
- の3種類の面積を、史跡への影響として算出することとする。






(1) 構造の概要

<p>平面案</p>	<ul style="list-style-type: none"> 小平3・3・8本線が玉川上水の堤体とほぼ同一の高さで交差。 玉川上水の両側で、小平3・3・8本線と沿道の高さが同一となる。 <p>〔平面図〕</p>  <p>〔縦断図〕</p> 	<p>〔横断図〕</p> <p>標準部</p>  <p>玉川上水横断部</p> 
<p>地下案</p>	<ul style="list-style-type: none"> 小平3・3・8本線が史跡玉川上水を改変しないで施工できる深さで交差。 玉川上水の両側約600mで、小平3・3・8本線は沿道と高低差が生じる。 <p>〔平面図〕</p>  <p>〔縦断図〕</p> 	<p>〔横断図〕</p> <p>アプローチ部</p>  <p>玉川上水横断部</p> 
<p>高架案</p>	<ul style="list-style-type: none"> 小平3・3・8本線が玉川上水沿いの道路での車両通行を確保した高さで交差。 玉川上水の両側約400mで、小平3・3・8本線は沿道と高低差が生じる。 <p>〔平面図〕</p>  <p>〔縦断図〕</p> 	<p>〔横断図〕</p> <p>標準部</p>  <p>玉川上水横断部</p> 

(2) 史跡「玉川上水」への影響

構造		平面案	地下案	高架案	
評価項目		評価内容	評価内容	評価内容	
史跡「玉川上水」への影響	史跡の改変	<p><前提条件> 「史跡の改変」については、史跡への影響面積として下記 ~ を比較検討する。史跡への影響面積</p> <ul style="list-style-type: none"> 史跡指定範囲内の「法面」の形状を変更する面積 史跡指定範囲内で「法面」及び「水面」を覆蓋する面積 史跡指定範囲外で「堤体」の形状を変更する面積 			
概要図	玉川上水横断面				
詳細内容	史跡への影響面積	<p>約 100 m² (幅員 25m, 〇の部分)</p> <p>約 300 m² (幅員 25m, 〇の部分)</p> <p>約 300 m² (幅員 25m, 〇の部分)</p>	<p>約 20 m² (幅員 5m, 〇の部分)</p> <p>約 60 m² (幅員 5m, 〇の部分)</p> <p>約 60 m² (幅員 5m, 〇の部分)</p>	<p>約 20 m² (幅員 5m, 〇の部分)</p> <p>約 60 m² (幅員 5m, 〇の部分)</p> <p>約 60 m² (幅員 5m, 〇の部分)</p>	
		<p>約 100 m² (幅員 25m, 〇の部分)</p> <p>約 300 m² (幅員 25m, 〇の部分)</p> <p>約 300 m² (幅員 25m, 〇の部分)</p>	<p>約 20 m² (幅員 5m, 〇の部分)</p> <p>約 60 m² (幅員 5m, 〇の部分)</p> <p>約 60 m² (幅員 5m, 〇の部分)</p>	<p>約 20 m² (幅員 5m, 〇の部分)</p> <p>約 60 m² (幅員 5m, 〇の部分)</p> <p>約 60 m² (幅員 5m, 〇の部分)</p>	

(3) 沿道アクセス

構造 評価項目	平面案 評価内容	地下案 評価内容	高架案 評価内容
沿道アクセス	<p><評価の視点> 小平市都市計画マスタープランでは「主要幹線道路である小平3・3・8号府中所沢線の整備にともない、沿道については多様な土地利用が高まると思われる」としている。長期的な視点に立った沿道土地利用の変化への対応のしやすさについて、本線からのアクセスと側道経由のアクセスでは状況が異なる。また、本線と沿道に高低差が生じる区間では、歩行者や自転車の横断箇所が限定される。このため、本線へ車両が直接アクセスできず、歩行者等の横断箇所も限定される地域の面積について比較検討する。</p>		
概要図			
詳細内容	<p>本線へ直接アクセスなどができない地域 面積：0㎡</p>	<p>本線へ直接アクセスなどができない地域 面積：25,500㎡ 沿道面積の幅については、小平市内の他地区における沿道用途指定の範囲を参考とした（道路端から30m）</p>	<p>本線へ直接アクセスなどができない地域 面積：15,900㎡ 沿道面積の幅については、小平市内の他地区における沿道用途指定の範囲を参考とした（道路端から30m）</p>

(4) 防災；震災時の小平中央公園への緊急物資輸送

構造		平面案	地下案	高架案
評価項目		評価内容	評価内容	評価内容
防災	震災時の小平中央公園への緊急物資輸送	<p>< 想定 > 震災時の緊急輸送において、小平 3・3・8 の南北から地域内輸送拠点である小平中央公園内の「小平市民総合体育館」への緊急物資輸送を想定。</p>		
概要図				
詳細内容	南側からのアクセス	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 小平 3・3・8 を使い、容易にアクセス可能。 <small>(小平 3・3・8 幅員 36m > 15m)</small> <small>* : 緊急輸送道路は原則として幅員 15m 以上 (都地域防災計画)</small> ◆ 府中街道に通行不能な区間が生じた場合でも、アクセスルートが確保される。 	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 現状と同様、府中街道を使う。 <small>(府中街道幅員 11m < 15m)</small> <small>* : 緊急輸送道路は原則として幅員 15m 以上 (都地域防災計画)</small> ◆ 府中街道が通行不能な場合、南側からのアクセスルートを確保できない。 	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 現状と同様、府中街道を使う。 <small>(府中街道幅員 11m < 15m)</small> <small>* : 緊急輸送道路は原則として幅員 15m 以上 (都地域防災計画)</small> ◆ 府中街道が通行不能な場合、南側からのアクセスルートを確保できない。
	北側からのアクセス	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 小平 3・3・8 を使い、容易にアクセス可能。 ◆ 小平 3・3・8 本線を経由するため、北側からのアクセスルートが確保される。 	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 小平 3・3・8 本線と側道 (幅員 5m) を利用する。 ◆ 側道 (幅員 5m) が通行不能な場合、北側からのアクセスルートを確保できない。 	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 小平 3・3・8 本線と側道 (幅員 5m) を利用する。 ◆ 側道 (幅員 5m) が通行不能な場合、北側からのアクセスルートを確保できない。

(4) 防災；緊急車両の到着〔消防車・救急車〕

構造		平面案	地下案	高架案
評価項目		評価内容	評価内容	評価内容
防災	緊急車両の到着〔消防車・救急車〕	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center;"> <想定> 「小平消防署～小平中央公園南側エリア(A, B地点)」への消防車両アクセス及び救急車両アクセスを想定。 </div>		
概要図				
詳細内容	A地点へのアクセス (赤線)	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 小平3・3・8を利用した最短ルートを設定できる。 ◆ 4車線道路のため、府中街道に比べて、走行速度の向上が見込まれる。 <p style="text-align: center;">到達所要時間 約4分</p>	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 玉川上水交差部が立体構造のため、小平3・3・8本線からアクセスができず、2車線の府中街道を利用するルート設定となる。 <p style="text-align: center;">到達所要時間 約5分 少なくとも1分程度の到着遅延</p>	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 玉川上水交差部が立体構造のため、小平3・3・8本線からアクセスができず、2車線の府中街道を利用するルート設定となる。 <p style="text-align: center;">到達所要時間 約5分 少なくとも1分程度の到着遅延</p>
	B地点へのアクセス (青線)	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 小平3・3・8を利用した最短ルートを設定できる。 ◆ 4車線道路のため、府中街道に比べて、走行速度の向上が見込まれる。 <p style="text-align: center;">到達所要時間 約4分</p>	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 玉川上水交差部が立体構造のため、小平3・3・8本線からアクセスができず、2車線の府中街道を利用するルート設定となる。 <p style="text-align: center;">到達所要時間 約5分 少なくとも1分程度の到着遅延</p>	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 玉川上水交差部が立体構造のため、小平3・3・8本線からアクセスができず、2車線の府中街道を利用するルート設定となる。 <p style="text-align: center;">到達所要時間 約5分 少なくとも1分程度の到着遅延</p>

(4) 防災；救急車による搬送

構造		平面案	地下案	高架案
評価項目		評価内容	評価内容	評価内容
防災	救急車による搬送	<p><想定> 「玉川上水南側エリア（A地点）～南北方向（青梅街道及び五日市街道まで）」への救急車両アクセスを想定。 （救急車両の走行条件を、一方通行路の逆走は不可、右折禁止交差点での右折は可と設定。）</p>		
概要図				
詳細内容	A地点から北方向へのアクセス（赤線）	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 小平3・3・8を利用した最短ルートを設定できる。 ◆ 地下案、高架案に比べ走行空間にゆとりのある多車線道路を利用できる区間が長いため、より安全で確実な搬送が可能となる。 	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 玉川上水交差部が立体構造のため、小平3・3・8本線へのアクセスができず、側道を経由して走行速度の低い五日市街道及び府中街道への迂回が必要となる。 <p>小平3・3・8本線に比べ走行速度が低いため、平面案に比べ約4分、搬送に時間を要する。 迂回ルートは2車線道路であるうえ、搬送中の右左折の回数が多いため、搬送の安全性で平面案に劣る。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 玉川上水交差部が立体構造のため、小平3・3・8本線へのアクセスができず、側道を経由して走行速度の低い五日市街道及び府中街道への迂回が必要となる。 <p>小平3・3・8本線に比べ走行速度が低いため、平面案に比べ約4分、搬送に時間を要する。 迂回ルートは2車線道路であるうえ、搬送中の右左折の回数が多いため、搬送の安全性で平面案に劣る。</p>
	A地点から南方向へのアクセス（青線）	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 小平3・3・8本線を利用することができる。 ◆ 地下案、高架案に比べ走行空間にゆとりのある多車線道路を利用できる区間が長いため、より安全で確実な搬送が可能となる。 	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 玉川上水交差部が立体構造のため、走行速度の低い小平3・3・8側道を経由する必要がある。 	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 玉川上水交差部が立体構造のため、走行速度の低い小平3・3・8側道を経由する必要がある。



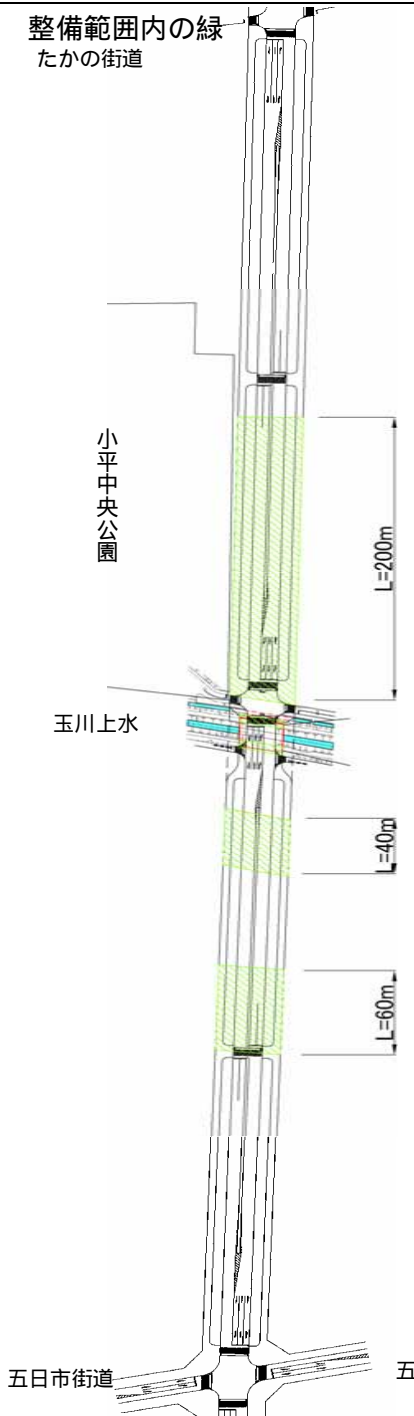
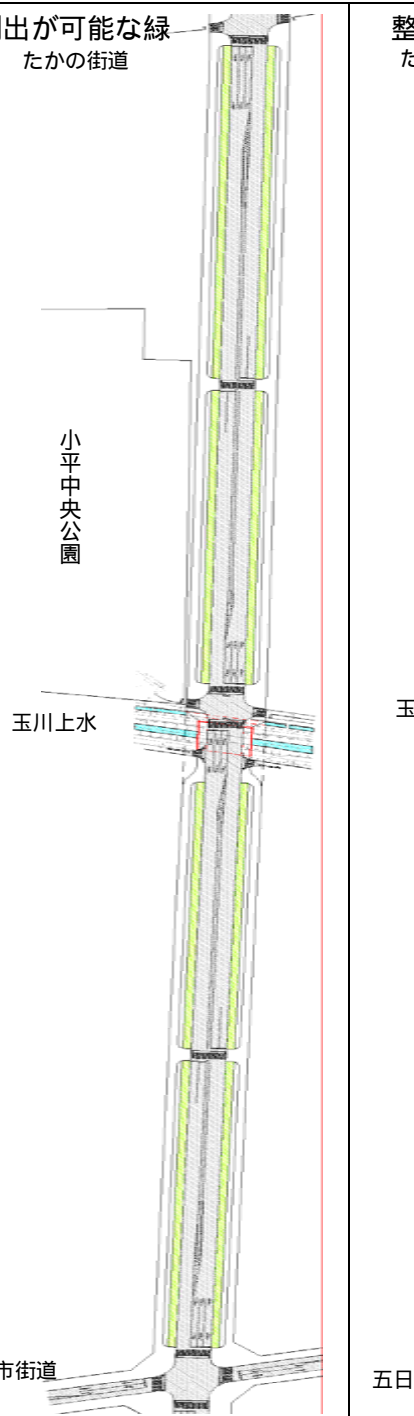
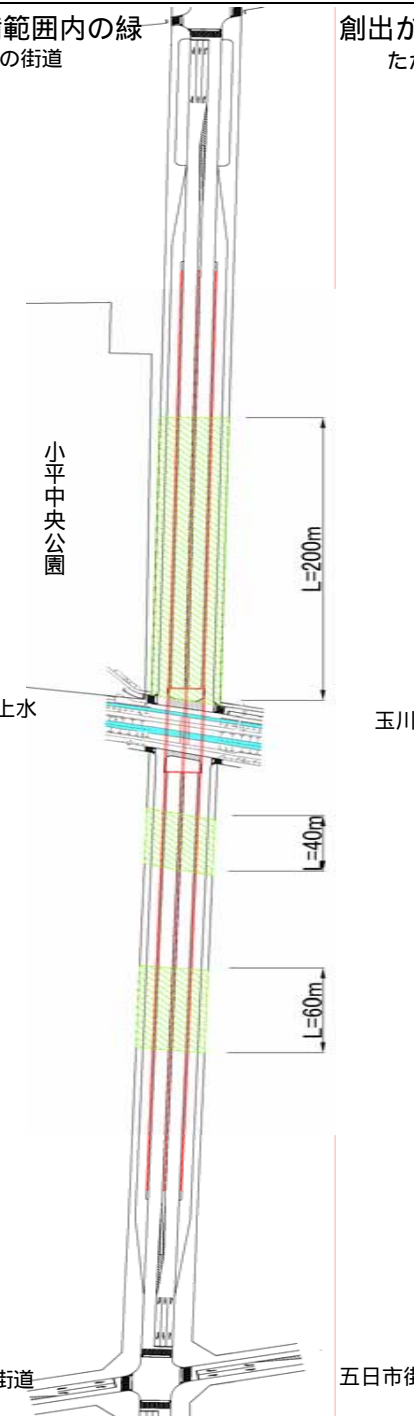
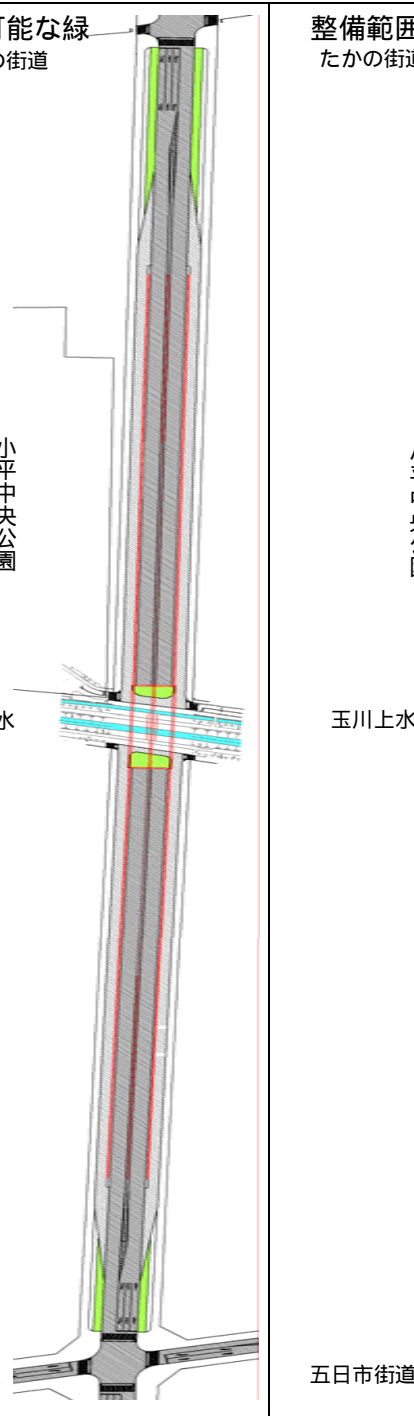
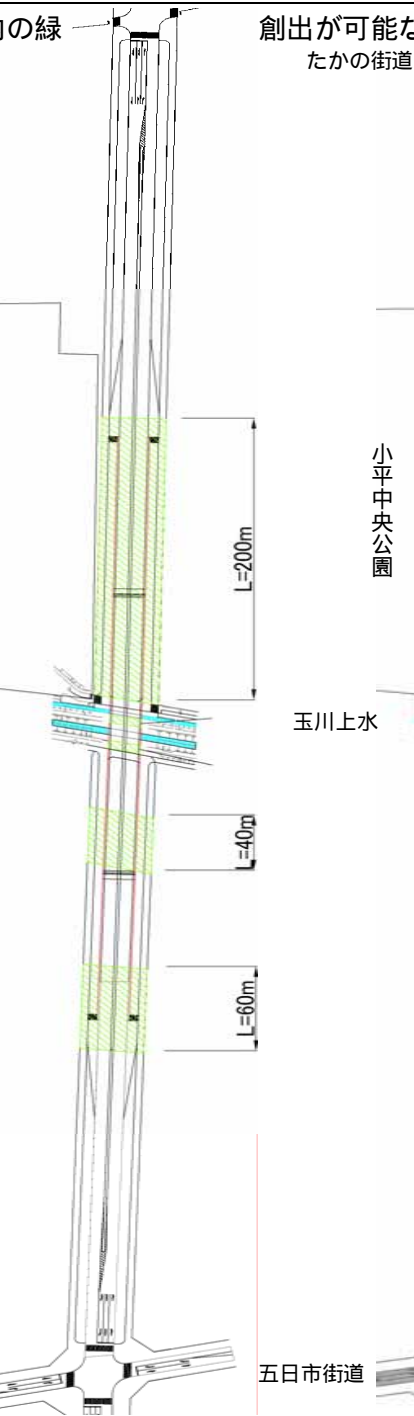
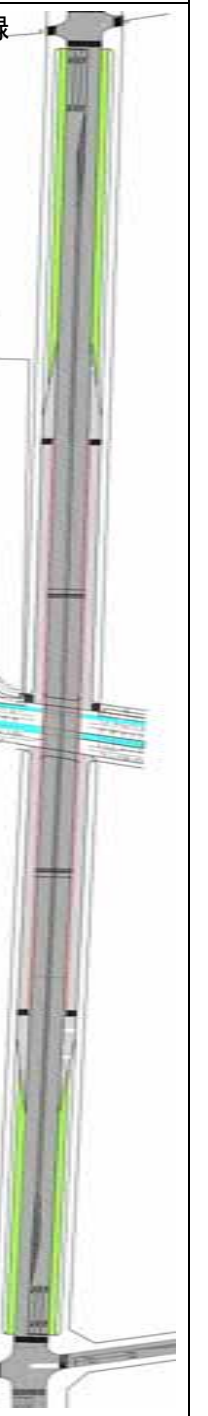
(4) 防災；救急車による搬送

構造		平面案	地下案	高架案
評価項目		評価内容	評価内容	評価内容
防災	救急車による搬送	<p><想定> 「玉川上水南側エリア（B地点）～南北方向（青梅街道及び五日市街道まで）」への救急車両アクセスを想定。 （救急車両の走行条件を、一方通行路の逆走は不可、右折禁止交差点での右折は可と設定。）</p>		
概要図				
詳細内容	B地点から北方向へのアクセス（赤線）	<p>◆ 3案とも同じルート設定となり、玉川上水との交差構造による到達時間及び搬送の安全性や確実性に差はない。</p>		
	B地点から南方向へのアクセス（青線）	<p>◆ 小平3・3・8本線を利用することができる。</p>	<p>◆ 走行速度の低い小平3・3・8側道を経由する必要がある。</p>	<p>◆ 走行速度の低い小平3・3・8側道を経由する必要がある。</p>


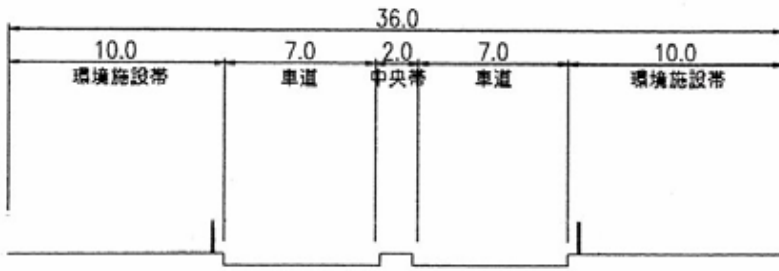

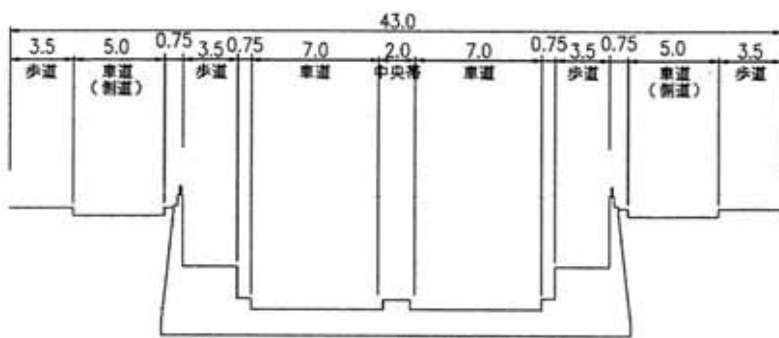

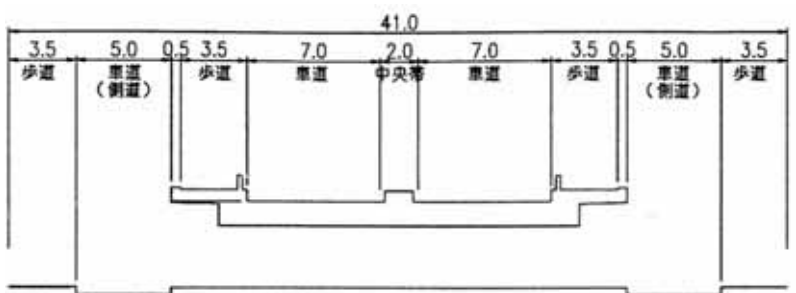
(4) 防災；救急車による搬送

構造		平面案	地下案	高架案
評価項目		評価内容	評価内容	評価内容
防災	救急車による搬送	<p><想定> 「玉川上水北側エリア（C地点）～南北方向（青梅街道及び五日市街道まで）」への救急車両アクセスを想定。 （救急車両の走行条件を、一方通行路の逆走は不可、右折禁止交差点での右折は可と設定。）</p>		
概要図				
詳細内容	C地区から北方向へのアクセス（赤線）	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 小平3・3・8本線を利用することができる。 ◆ 地下案、高架案に比べ走行空間にゆとりのある多車線道路を利用できる区間が長いこと、より安全で確実な搬送が可能となる。 	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 玉川上水交差部が立体構造のため、走行速度の低い小平3・3・8側道を経由する必要がある。 	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 玉川上水交差部が立体構造のため、走行速度の低い小平3・3・8側道を経由する必要がある。
	C地区から南方向へのアクセス（青線）	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 小平3・3・8を利用した最短ルートを設定できる。 ◆ 走行空間にゆとりのある多車線道路を利用できるため、より安全で確実な搬送が可能となる。 	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 玉川上水交差部が立体構造のため、小平3・3・8本線へのアクセスができず、側道を経由して走行速度の低い府中街道への迂回が必要となる。 <p>小平3・3・8本線に比べ走行速度が低いため、平面案に比べ約1分弱、搬送に時間を要する。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 玉川上水交差部が立体構造のため、小平3・3・8本線へのアクセスができず、側道を経由して走行速度の低い府中街道への迂回が必要となる。 <p>小平3・3・8本線に比べ走行速度が低いため、平面案に比べ約1分弱、搬送に時間を要する。</p>

(5) 玉川上水周辺等の緑

構造		平面案	地下案	高架案			
評価項目		評価内容	評価内容	評価内容			
玉川上水周辺等の緑		<p><前提条件> 「玉川上水周辺等の緑」については、影響面積として五日市街道～たかの街道間の下記～を比較検討する。 道路整備範囲内にある既存の緑として、玉川上水、雑木林(市有地・民有地)、農地(民有地)の緑の面積 道路整備により創出が可能な緑として環境施設帯または側道部における緑の面積</p>					
<p>概要図</p> <p>沿道にアクセスするための副道を設置する区間</p>  <p>副道のない区間</p>  <p>完成した府中3・3・8号線において、副道のある区間とない区間の延長の割合、及びそれぞれの区間の緑の幅を参考に環境施設帯における平均の緑の幅員をW=3.7mと設定した。</p>		<p>整備範囲内の緑 たかの街道</p>  <p>小平中央公園 L=200m</p> <p>玉川上水 L=40m L=60m</p> <p>五日市街道</p>	<p>創出が可能な緑 たかの街道</p>  <p>小平中央公園 L=200m</p> <p>玉川上水 L=40m L=60m</p> <p>五日市街道</p>	<p>整備範囲内の緑 たかの街道</p>  <p>小平中央公園 L=200m</p> <p>玉川上水 L=40m L=60m</p> <p>五日市街道</p>	<p>創出が可能な緑 たかの街道</p>  <p>小平中央公園 L=200m</p> <p>玉川上水 L=40m L=60m</p> <p>五日市街道</p>	<p>整備範囲内の緑 たかの街道</p>  <p>小平中央公園 L=200m</p> <p>玉川上水 L=40m L=60m</p> <p>五日市街道</p>	<p>創出が可能な緑 たかの街道</p>  <p>小平中央公園 L=200m</p> <p>玉川上水 L=40m L=60m</p> <p>五日市街道</p>
詳細内容	道路整備範囲内にある既存の緑	玉川上水：300㎡(幅員W=25m、延長L=11.5m)	玉川上水：100㎡(幅員W=5m、延長L=11.5m)	玉川上水：200㎡(幅員W=19m、延長L=11.5m)			
	道路整備により創出が可能な緑	雑木林(市有地)：800㎡(幅員W=4m、延長L=200m) 雑木林(民有地)：6,400㎡(幅員W=32m、延長L=200m) 農地(民有地・生産緑地)：2,200㎡(幅員W=36m、延長L=60m) 農地(民有地・生産緑地なし)：1,400㎡(幅員W=36m、延長L=40m)	約3,600㎡(幅員W=1.5m×2、延長L=約600m) (幅員W=3.7m×2、延長L=約240m)	約4,400㎡(幅員W=1.5m×2、延長L=約400m) (幅員W=3.7m×2、延長L=約440m)			

(6) 環境；排気ガスの影響・騒音

構造		平面案	地下案	高架案
評価項目		評価内容	評価内容	評価内容
環境	排気ガスの影響・騒音	<p><前提条件></p> <p>「排気ガスの影響、騒音」については、参考として国分寺3・2・8号線の計画段階環境影響評価における予測結果を示す。</p> <p>この予測結果は、国分寺3・2・8号線の事業規模が2km以上であるため、計画段階環境影響評価を実施し、複数案の環境影響の予測を特例環境配慮書に取りまとめたものである。</p>		
概要図	国分寺3・2・8号線 計画段階環境影響評価の 予測位置	 <p>予測断面</p> 	 <p>予測断面</p> 	 <p>予測断面</p> 
詳細内容	国分寺3・2・8号線 計画段階環境影響評価の 予測結果	<p>排気ガスの影響</p> <p>二酸化窒素(NO₂) : 0.042PPM < 0.06PPM(環境基準) 浮遊粒子状物質(SPM) : 0.067mg/m³ < 0.10 mg/m³(環境基準) 官民境界の高さ 1.5mの予測値</p> <p>道路交通の騒音</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 昼間 : 58dB < 70dB (環境基準) ・ 夜間 : 55dB < 65dB (環境基準) <p>官民境界の高さ 1.2mの予測値</p> <ul style="list-style-type: none"> ◆ 二酸化窒素は地下案よりも少ない。 ◆ 浮遊粒子状物質は地下案より少ない。 ◆ 騒音は高架案より大きい。 	<p>排気ガスの影響</p> <p>二酸化窒素(NO₂) : 0.046PPM < 0.06PPM(環境基準) 浮遊粒子状物質(SPM) : 0.069mg/m³ < 0.10 mg/m³(環境基準) 官民境界の高さ 1.5mの予測値</p> <p><参考></p> <p>国分寺3・2・8号線のトンネル延長 : 約 70m 小平3・3・8号線のトンネル延長 : 約 70m (掘割部に蓋掛けした場合 : 約 300m)</p> <p>道路交通の騒音</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 昼間 : 58dB < 70dB (環境基準) ・ 夜間 : 55dB < 65dB (環境基準) <p>官民境界の高さ 1.2mの予測値</p> <ul style="list-style-type: none"> ◆ 二酸化窒素は他案に比べて多い。 ◆ 浮遊粒子状物質は他案に比べて多い。 ◆ 騒音は高架案より大きい。 	<p>排気ガスの影響</p> <p>二酸化窒素(NO₂) : 0.041PPM < 0.06PPM(環境基準) 浮遊粒子状物質(SPM) : 0.067mg/m³ < 0.10 mg/m³(環境基準) 官民境界の高さ 1.5mの予測値</p> <p>道路交通の騒音</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 昼間 : 54dB < 70dB (環境基準) ・ 夜間 : 53dB < 65dB (環境基準) <p>官民境界の高さ 1.2mの予測値</p> <ul style="list-style-type: none"> ◆ 二酸化窒素は3案の中で最も少ない。 ◆ 浮遊粒子状物質は地下案より少ない。 ◆ 騒音は3案中最も小さい。

(7) 事業費(工事費)

構造 評価項目	平面案 評価内容	地下案 評価内容	高架案 評価内容																								
事業費(工事費)	<p><前提条件> 「事業費」については、3案で構造の異なる五日市街道～たかの街道間(延長約970m)の建設時に必要となる「工事費」を比較検討する。</p>																										
概要図		<p>【擁壁部】</p> <p>【トンネル部】</p>	<p>【高架橋部】</p>																								
詳細内容	<p>概算工事費</p> <table border="1" data-bbox="676 1423 1196 1570"> <thead> <tr> <th>工種</th> <th>金額(億円)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>街築工事</td> <td>15</td> </tr> <tr> <td>概算工事費</td> <td>15</td> </tr> </tbody> </table> <p>各工種に含まれる工事</p> <ul style="list-style-type: none"> 街築工(舗装工事、排水工事、植栽工事、橋梁工事、電線共同溝整備工事、安全施設工事など) 	工種	金額(億円)	街築工事	15	概算工事費	15	<p>概算工事費</p> <table border="1" data-bbox="1436 1423 1955 1654"> <thead> <tr> <th>工種</th> <th>金額(億円)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>街築工事</td> <td>15</td> </tr> <tr> <td>擁壁工事</td> <td>30</td> </tr> <tr> <td>トンネル工事</td> <td>45</td> </tr> <tr> <td>概算工事費</td> <td>90</td> </tr> </tbody> </table> <p>各工種に含まれる工事</p> <ul style="list-style-type: none"> 街築工(舗装工事、排水工事、植栽工事、人道橋工事、電線共同溝整備工事、安全施設工事など) 擁壁工(U型擁壁工事など) トンネル工(トンネル工事、下水道移設工事など) 	工種	金額(億円)	街築工事	15	擁壁工事	30	トンネル工事	45	概算工事費	90	<p>概算工事費</p> <table border="1" data-bbox="2190 1423 2709 1602"> <thead> <tr> <th>工種</th> <th>金額(億円)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>街築工事</td> <td>15</td> </tr> <tr> <td>高架橋工事</td> <td>10</td> </tr> <tr> <td>概算工事費</td> <td>25</td> </tr> </tbody> </table> <p>各工種に含まれる工事</p> <ul style="list-style-type: none"> 街築工(舗装工事、排水工事、植栽工事、人道橋工事、電線共同溝整備工事、安全施設工事など) 高架橋工(高架橋構築工事、橋梁基礎工事など) 	工種	金額(億円)	街築工事	15	高架橋工事	10	概算工事費	25
工種	金額(億円)																										
街築工事	15																										
概算工事費	15																										
工種	金額(億円)																										
街築工事	15																										
擁壁工事	30																										
トンネル工事	45																										
概算工事費	90																										
工種	金額(億円)																										
街築工事	15																										
高架橋工事	10																										
概算工事費	25																										