

国道 4 7 9 号 清水共同溝整備事業

調書及び付属資料

平成 2 0 年 1 1 月

建設局

## 事業再評価調書

<b>事業名</b>	国道479号清水共同溝整備事業		
<b>担当</b>	建設局道路部設計担当（連絡先TEL：6615-6793）		
<b>1 再評価理由</b>	事業採択後10年間経過した時点で継続中の事業		
<b>2 事業概要</b>	<b>①所在地</b>	鶴見区鶴見5丁目～旭区清水5丁目	
	<b>②事業目的</b>	<p>本事業は、道路の掘り返し防止、道路空間の有効活用及び都市防災機能の向上を目的として、平成7年度に策定された京阪神共同溝基本計画に基づき、国道479号清水共同溝の整備を行うものである。</p> <p>清水共同溝においては、下水道の清水～今福下水道幹線、関西電力の野江電力所と他都市を繋ぐ幹線、水道の幹線である異第1送水管・異第2送水管の入溝が予定されている。</p>	
	<b>③事業規模</b>	<p>全体計画 L=2,000m</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・トンネル部 内径 5.5m L=1,470m（下水道収容）                   内径 4.6m L=1,360m（関西電力・水道収容）</li> <li>・ボックスカルバート部 5.7×3.3m L=640m（関西電力・水道収容）</li> <li>・立坑部 発進立坑1箇所、中間立坑1箇所、到達立坑2箇所</li> <li>・収容物件 下水道管、電力線、水道管</li> </ul>	
	<b>④総事業費</b>	<b>事業採択時点 (H11. 時点)</b>	<b>再評価時点 (H20. 時点)</b>
		205億円	122億円
<b>⑤総事業費の変更状況とその要因</b>	下水道収容トンネル部のコスト縮減（交通局による地下鉄駅舎築造工事との共同施行、シールドの二次覆工省略、セグメントの長尺化）並びに低入札による事業費の見直しを平成19年度に行った結果		
<b>3 事業の進捗状況</b>	<b>①経過及び完了予定</b>	<b>事業採択時点 (H11. 時点)</b>	<b>再評価時点 (H20. 時点)</b>
		<p>平成11年度 事業採択（補助事業採択） 建設大臣による共同溝整備道路の指定告示 大阪市長による共同溝の建設告示</p> <p>平成23年3月 完成予定</p>	<p>平成11年度 事業採択（補助事業採択） 建設大臣による共同溝整備道路の指定告示 大阪市長による共同溝の建設告示</p> <p>平成17年度 ボックスカルバート本体と立坑構築完了 平成18年度～平成22年度 シールド工（下水道収容） 平成23年度～平成26年度 下水流入人孔及び中間立坑構築 平成25年度～平成27年度 シールド工（関西電力・水道収容） 平成28年度 路面復旧工、付帯設備工 平成28年度 完成予定</p>
		<b>②既投資額</b>	-
	<b>③進捗率</b>	-	38%
<b>4 未着工あるいは事業が長期化している理由</b>	<p>本事業区間は、地下鉄8号線（今里筋線）清水駅舎と一部並行しているため、構造等について交通局と調整を行った結果、コスト縮減等の観点から清水駅舎築造工事において、同時掘削・同一仮設による共同溝の一部施工を行なうこととしたが、交通局との調整に長期間を要し、地下鉄構造物と一体となった共同溝の一部とトンネル工事の到達部分となる立坑等の築造が平成17年度末完了するに至った。</p> <p>また、シールド施工区間については、地下鉄構造物との施工条件の確定に伴う共同溝の形状変更（1連シールドから2連シールドへの変更）により長期間の工期を要することになり、事業の完成までに28年度末までの工期を要することとなった。</p>		
	付属資料「事業の進捗状況、今後の進捗の見込み」参照		

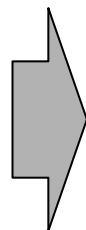
5	事業投資効果の分析	定量的分析（費用便益分析）	効果項目	受益者
		①定量的効果の具体的な内容	-	
		②算出方法	-	
		③費用便益比	-	
		定性的分析	効果項目	受益者
		定性的効果の具体的な内容	<p>・都市防災機能の向上 共同溝は地下に設けられた堅固な構造物であるため、地震時の公益施設の安全性を向上させることができる。また、台風や火災などによって被害を受けることはほとんどない。</p> <p>・道路の掘り返し防止 道路の地下に埋設された水道、電気などの各種公益施設は、点検補修や需要の変化に対応するためにはそのつど道路を掘り返さなければならない。しかもそれが各埋設ごとに行われているため、交通渋滞、振動、騒音などが発生する大きな原因となり、沿線住民や道路利用者に迷惑を掛ける結果となっている。こういった公益施設を共同溝に入れることで、内部に人が入って、入れ替えや補修などのメンテナンスが容易にできるような作業空間を確保しているため、道路の掘り返しを抑制することができる。</p> <p>・道路空間の有効活用 道路の下にそれぞれ別々に埋設された水道、電気などの各種公益施設を共同溝に整理集約すれば、コンパクトに収容することができ、貴重な道路空間の有効利用が図れる。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・市民</li> <li>・道路利用者</li> <li>・地域経済</li> <li>・地域社会</li> </ul>
6	事業を取り巻く社会経済情勢等の変化	<p>・政府の地震調査研究推進本部による平成13年度の予測では、2050年までに南海・東南海地震の発生する確率は80～90%と予測されている。</p> <p>・大阪府の地震防災緊急事業5箇年計画では、共同溝等の地震防災上必要な各種施設の緊急的な整備を図り、地域の安全性の向上に努めるものとしている。</p> <p>・2007年3月道路、橋梁建設事業 事業分析 において「道路事業については安全性の向上を目的とした交通安全対策、防災対策に重点化を図り、バリアフリーに配慮しながら、緊急性が高く集中的に整備を図る箇所を選定し、早期に事業効果の発現を図る」としており、本事業は防災対策として早期事業収束に向け整備を進めることとしている。</p>		
7	代替案立案の可能性	特になし		
8	新たなコスト削減の可能性	<p>「大阪市公共工事コスト削減に関する新行動計画（平成13年12月策定）」及び「本市公共工事コスト削減にかかる実施方針（平成16年3月）」に基づき、以下のような、工事コスト低減に取り組むことにより、総事業費の節減に努める。</p> <p>① 再生砕石や再生アスファルト合材の使用により、リサイクルを促進する。</p> <p>② 資材等の規格・仕様等の標準化・統一化等により、工事の効率性向上による長期的コストの低減を図る。</p>		
9	今後の事業進捗の見通し	<p>平成18年度より着手している下水道収容トンネル工事については平成22年度完成を予定している。残りの箇所についても下水道収容トンネル工事完成後に引き続いて整備に着手し、平成28年度の事業完成を目指す。</p> <p>また、全体事業費の見直しにより、残事業のほとんどを企業体の分担金にてまかなうことが可能である。</p>	<p>（共同溝の整備等に関する特別措置法 第20条）</p> <p>共同溝の建設に要する費用は、共同溝の占用予定者が当該共同溝の建設によって受ける効用を勘案して、政令によって定められた算出額（共同溝建設負担金）を負担し、不足分を道路管理者が負担する。</p>	
10	特記事項	特になし		
11	対応方針（原案）	<p>事業継続（評価A）</p> <p>本事業は地震災害時のライフラインの安全性を向上させ、震災による都市機能の障害が、広域化、長期化することを防止するために重要な事業であることから、国土交通大臣が共同溝整備道路として指定・告示したものであり、国・府・市が進めている地域防災計画上の防災対策としても非常に重要である。</p> <p>よって、早期事業収束に向け、優先的に整備を進める事業であることから「事業継続（評価A）」として重点的に実施し、完了予定年度に完成させる。</p>		

# 経済社会情勢等の変化

事業着手時(10年前)

○大阪市では昭和45年4月の地下鉄谷町線工事現場で甚大な被害をもたらした天六ガス爆発事故を契機として、道路の掘り返し防止、都市災害防止の観点から、昭和46年に共同溝（北野都島）に着手

○平成7年1月に発生した阪神淡路大震災の際に、地下に直接埋められた管やケーブルなどに比べ、共同溝の中に收容されたライフラインの被害が最小限に食い止められ、安全性が高いことが証明された。



現在

○平成16年10月に発生した新潟県中越地震など、阪神淡路大震災クラスの地震は平成7年以後も発生している。

○政府の地震調査研究推進本部の予測によると、2050年までに南海・東南海地震の発生する確率は80～90%である。

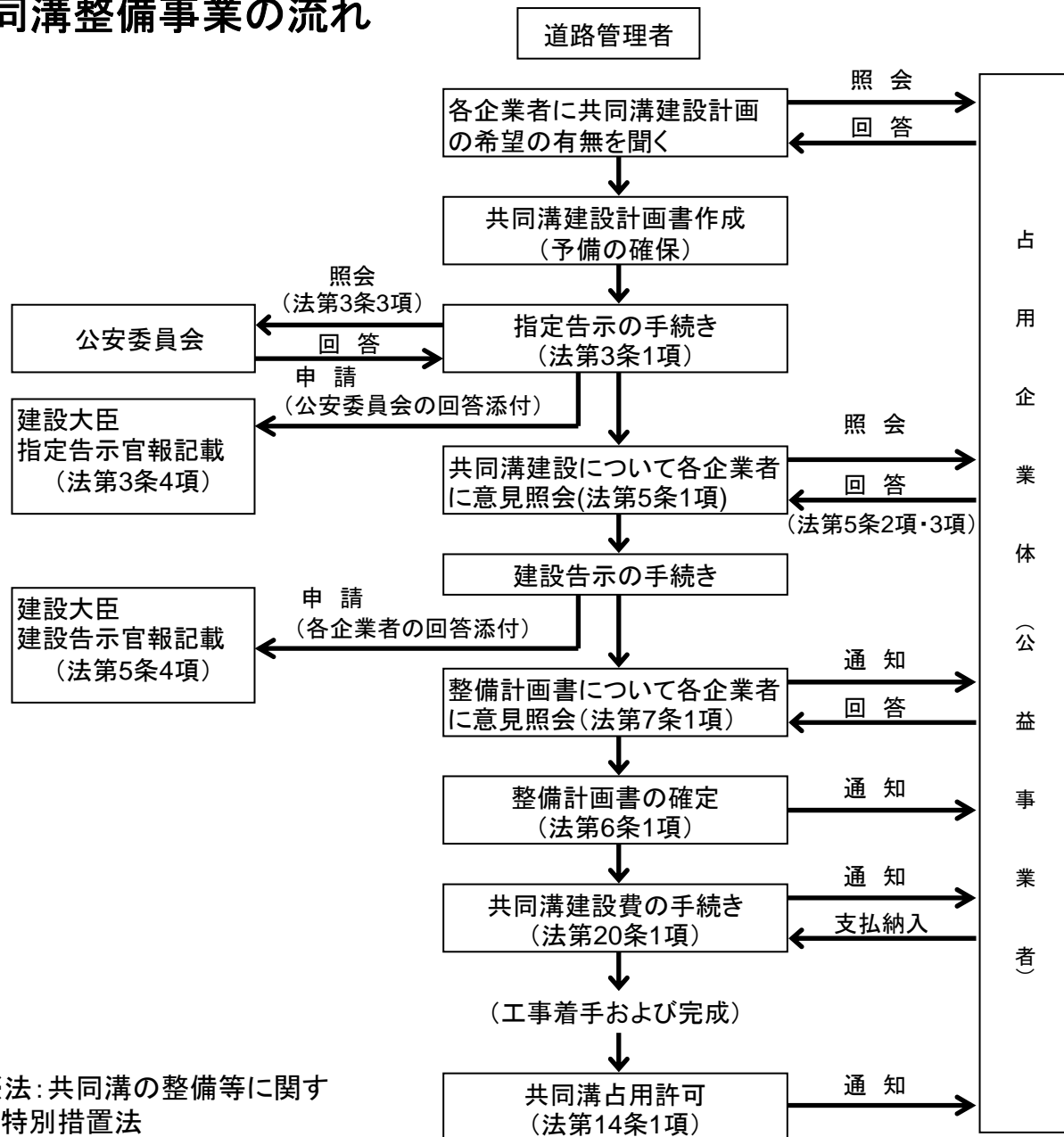
（平成13年9月27日 「南海トラフの地震の長期評価について」）

○大阪府の第3次地震防災緊急事業5箇年計画（平成18年～22年）では、地震防災上、整備すべき緊急性の高い項目を総合的に判断・抽出し、各種施設の緊急的な整備を図り、府域の安全性の向上に努めるものとしており、整備すべき施設として共同溝も位置づけられている。



・2007年3月道路、橋梁建設事業 事業分析 において「道路事業については安全性の向上を目的とした交通安全対策、防災対策に重点化を図り、バリアフリーに配慮しながら、緊急性が高く集中的に整備を図る箇所を選定し、早期に事業効果の発現を図る」としており、本事業は防災対策として早期事業収束に向け整備を行っていく必要がある。

# 共同溝整備事業の流れ



共同溝整備道路における許可等の制限(法第4条)

共同溝を整備する道路(共同溝整備道路)として、建設大臣の指定があった場合においては、工作物、物件又は施設の新規の道路占用並びに道路占用変更は認められない。

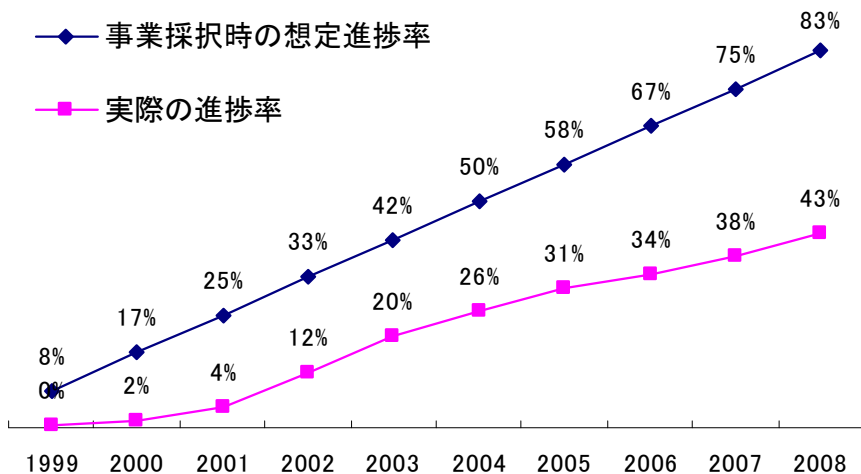
共同溝の費用負担(法第20条)

共同溝の建設に要する費用は、共同溝の占用予定者が当該共同溝の建設によって受ける効用を勘案して、政令によって定められた算出額(共同溝建設負担金)を負担し、不足分を道路管理者が負担する。

※法: 共同溝の整備等に関する特別措置法

# 事業の進捗状況、今後の進捗の見込み

## 進捗率(事業費ベース)の推移(単位:%)



## 事業が遅延した原因とその状況

・本事業区間は、地下鉄8号線(今里筋線)清水駅舎と一部並行しているため、構造等について交通局と調整を行った結果、コスト縮減等の観点から清水駅舎築造工事において、同時掘削・同一仮設による共同溝の一部施工を行なうこととしたが、交通局との調整に長期間を要し、地下鉄構造物と一体となった共同溝の一部とトンネル工事の到達部分となる立坑等の築造が平成17年度末完了するに至った。

また、シールド施工区間については、地下鉄構造物との施工条件の確定に伴う共同溝の形状変更(1連シールドから2連シールドへの変更)により長期間の工期を要することになり、事業の完成までに28年度末までの工期を要することとなった。

## 残事業の内容

- ・シールド工(下水道収容)
  - ・下水流入人孔構築、中間立坑構築
  - ・シールド工(関西電力・水道収容)
  - ・路面復旧工、付帯設備工
- <残事業費約76億円>

## 今後のスケジュール(見込み)

- ～2010(H22)年度 シールド工(下水道収容)
- 2011(H23)～2014(H26)年度 下水流入人孔構築、中間立坑構築
- 2013(H25)～2015(H27)年度 シールド工(関西電力・水道収容)
- 2016(H28)年度 路面復旧工、付帯設備工、事業完了

## 対応と解消の目途及びその根拠

- ▶
- ・11年度の事業採択当初において想定された、清水共同溝と共同施工による清水駅舎工事も交通局との調整に長期間を要し、共同溝の構造変更に伴い長期間の工期を要することとなったが、現在は駅舎関連の共同溝工事も完了していることから、今後の事業工程が確実となってきたため、見直し後の28年度完成を目指す。

# 事業費の見込み(マニフェスト等への対応)

## 局長改革マニフェスト等における本事業の位置づけ

1)「今後の公共事業は、新規事業重視から効率的な維持管理中心へと質的転換を図る」としており、これにより、公共事業費を5年間で25%削減。

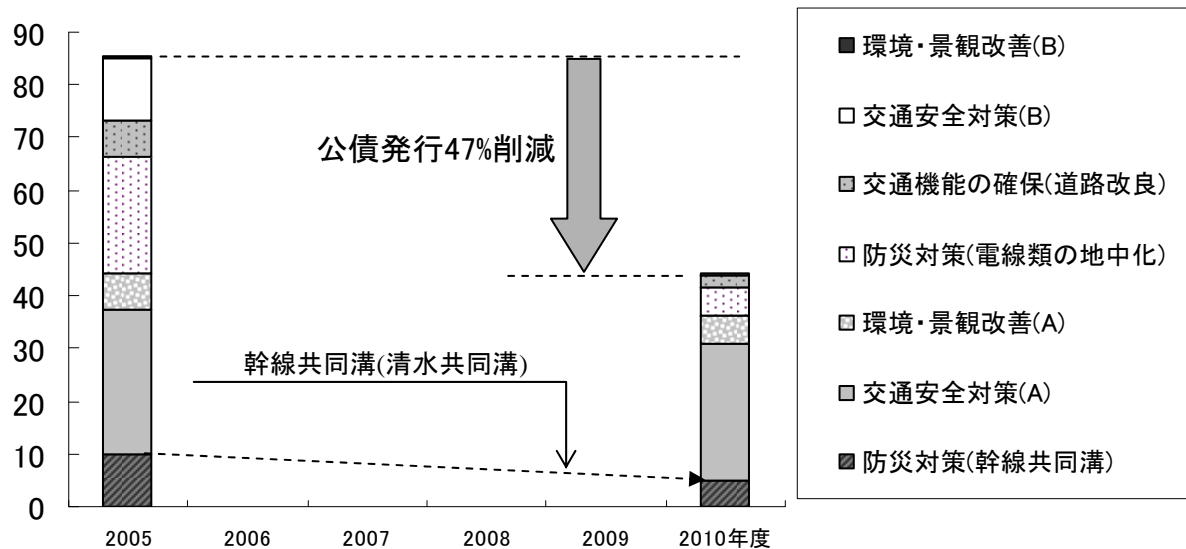
また、起債の発行額を5年間で47%削減。

2)具体的な取り組みとしては、

### ・継続事業の収束

事業収束に重点的に投資

## 道路事業(建設)費の見込み(単位:億円)



- ・マニフェストに示された起債47%削減に対応した道路事業(建設)費は、今後5年間で85億4千万円から44億4千万円に減少が見込まれる。
- ・清水共同溝整備事業については、早期事業収束に向け、重点的に事業費内で進捗を図る。

# 対象事業位置図及び標準断面図



標準断面図

