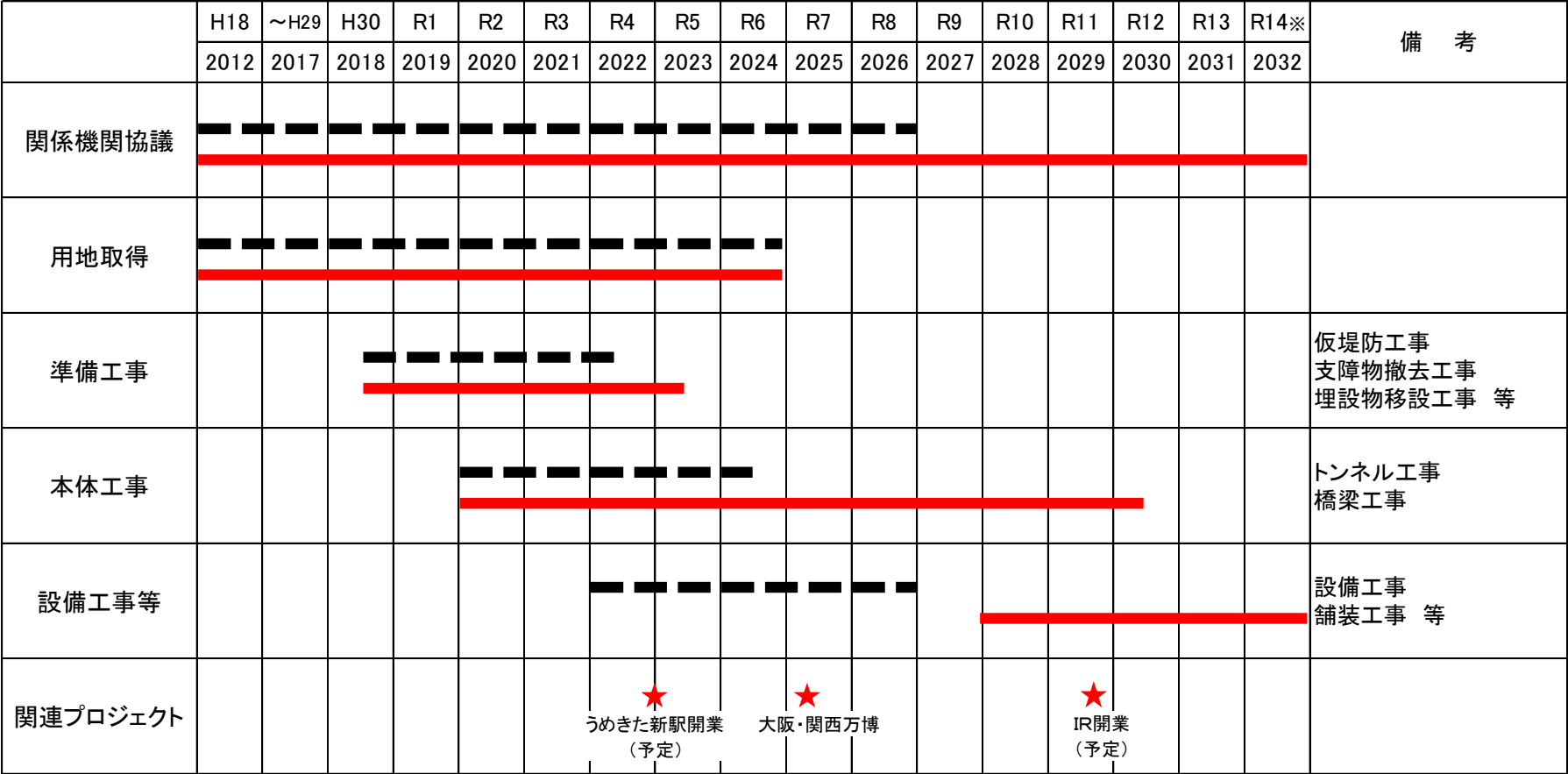


3 事業の概況 ②【参考】事業計画の変更(1)

1. 事業期間の延伸について

○地盤変状に伴う地盤改良工法の変更検討やその影響により、工事工程の見直しを行い、事業期間を延伸する。



※トンネル工事等が順調に進捗した場合

■■■■ 前回再評価時
■■■■ 今回再評価時

2. 事業費の増額について

○地盤変状への対応や現地調査後に判明した各事象への対応などにより、事業費を増額する。



(単位：億円)

項目	事業費増額の理由	増額
地盤変状への対応	・ 地盤変状に伴う地盤改良工法の変更	428
現地調査後に判明	・ 現地詳細調査に基づき地盤改良範囲（固結改良の深さ）等を変更 ・ 新たに発見された地中障害物の撤去 等	424
工事費の高騰	・ 物価変動に伴う工事費の高騰	207
コスト縮減	・ 土壌汚染土処分量の削減 等	▲20
合計		1,039

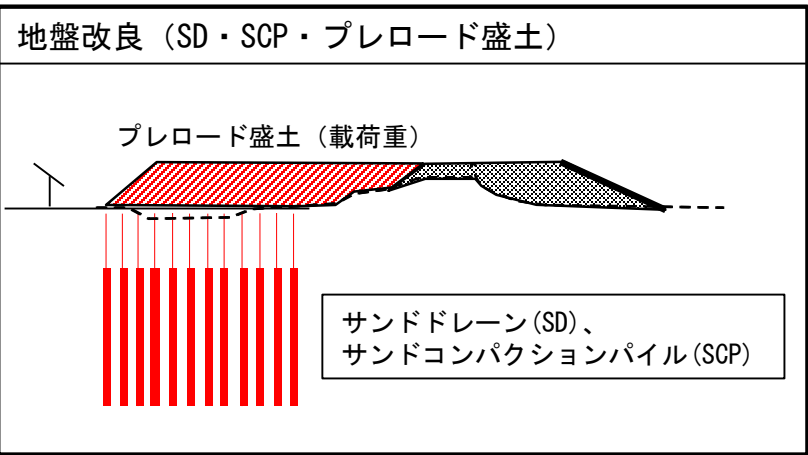
■地盤変状に伴う地盤改良工法の変更

変更概要

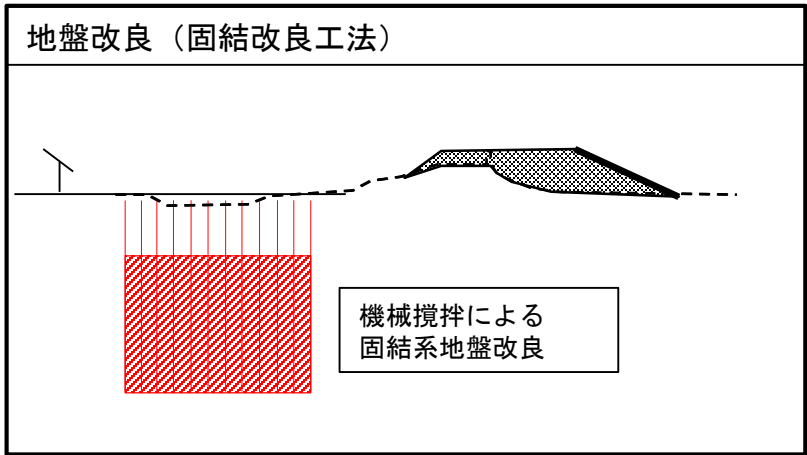
- ・地盤改良工（サンドコンパクションパイル）の施工時に2工区において地盤変状が確認された。
- ・現在の工法では施工が継続できなくなるリスクが判明。
- ・学識経験者等の意見を踏まえたうえで、施工方法の見直しを含めた対応策の検討を実施した結果、固結改良工法に変更する。



当初計画



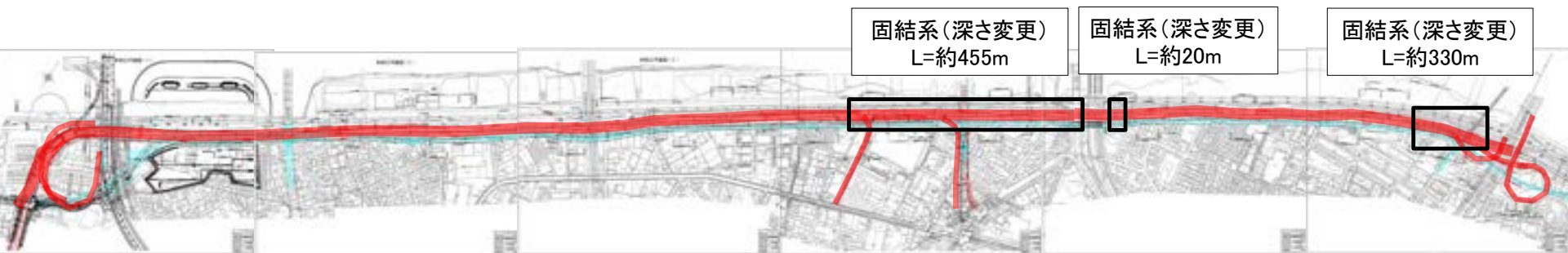
変更計画



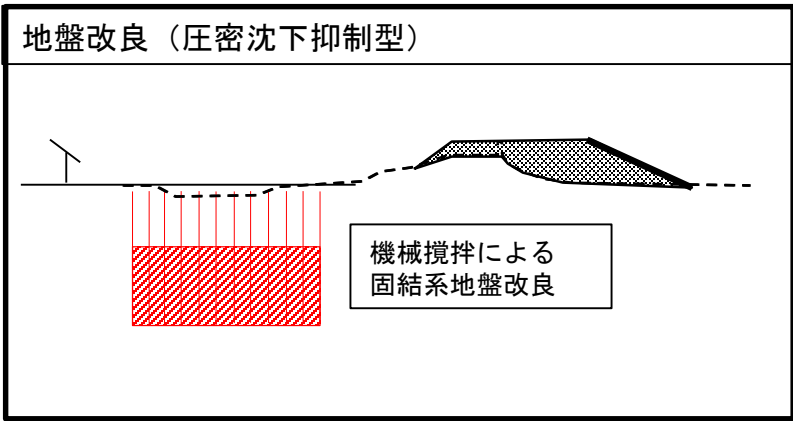
■地盤改良範囲(固結改良の深さ)の変更

変更概要

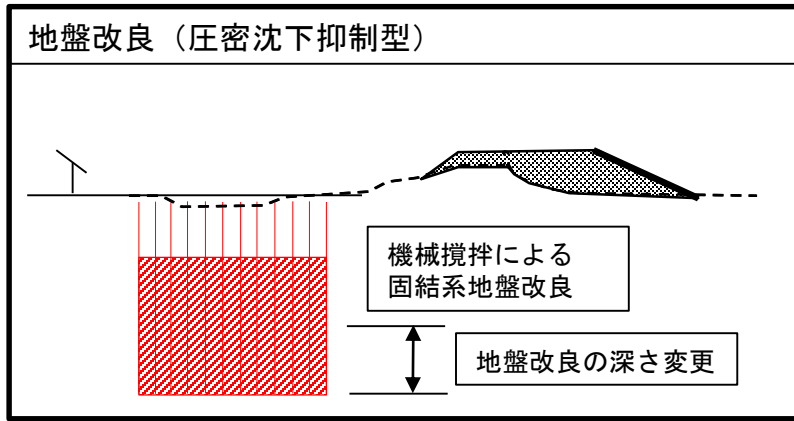
・現地詳細調査（追加土質調査）を実施した結果、当初設計時に想定していた地盤改良の深さより深い位置まで軟弱地盤が存在していることが判明したため、地盤改良の深さを変更する。



当初計画



変更計画



■地中障害物の撤去

変更概要

土留鋼矢板打設等の施工時に当初想定していなかった地中障害物が確認され、その撤去・処分が追加となった。

一般部

■撤去物

- ・ 根固め石、木杭等



交差部

■撤去物

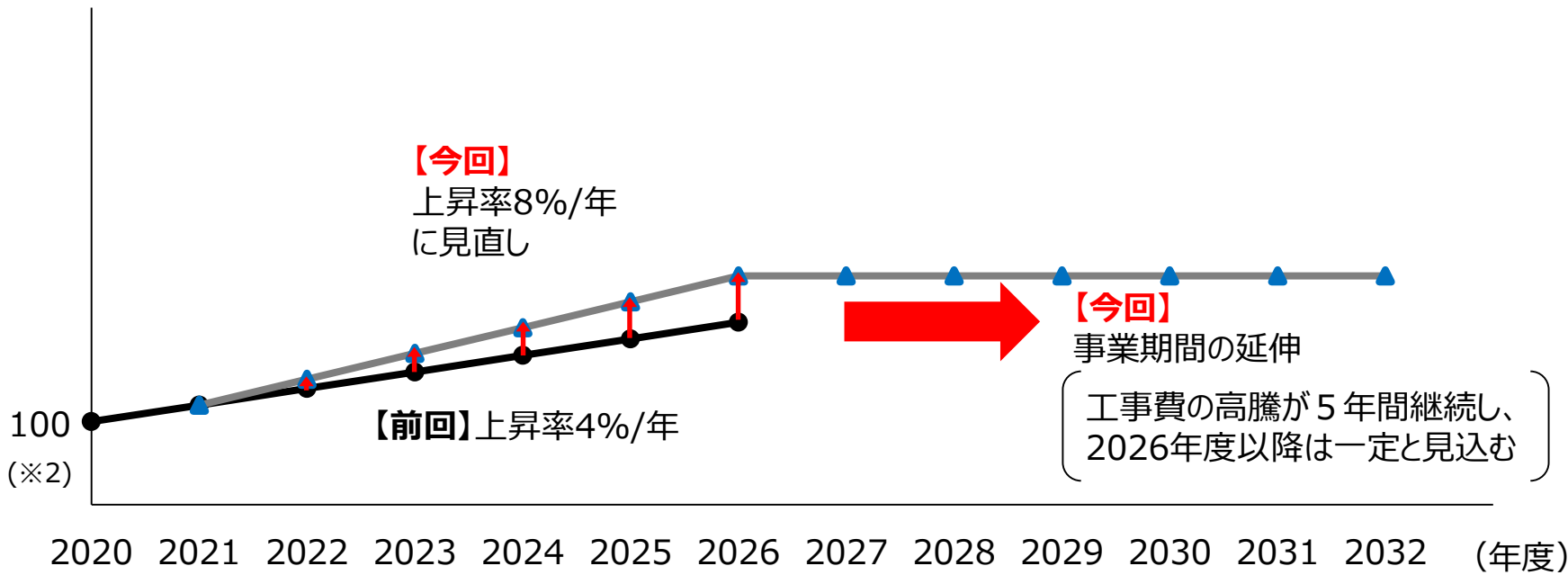
- ・ 鋼矢板、H型鋼等



■ 工事費の高騰による事業費の変更

変更概要

- 近年の物価高騰により、前回、2020年度(R2)増額時に2026年度(R8)まで想定していた工事費高騰リスク（上昇率4%/年※1）を上回っているため、直近5年（2016年度末～2021年度末）の上昇率8%/年に見直し、2020年度(R2)増額時からの上振れ差分及び事業期間延伸分の工事費高騰リスクを増額する。



※1 前回の上昇率4%/年は2015年度末～2019年度末で算出
※2 2020年度の工事費を100としたときの、工事費の高騰をグラフ化したもの

3 事業の概況 ⑤事業進捗(工事)

淀川左岸線（2期）事業 施工状況

写真: 令和4年8月時点

海老江JCT



1工区



2工区



3工区

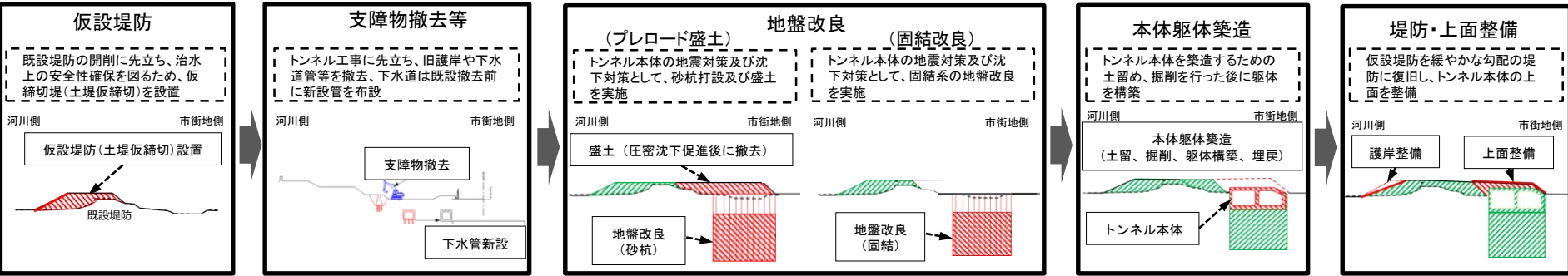


淀川左岸線（1期）

万博会場

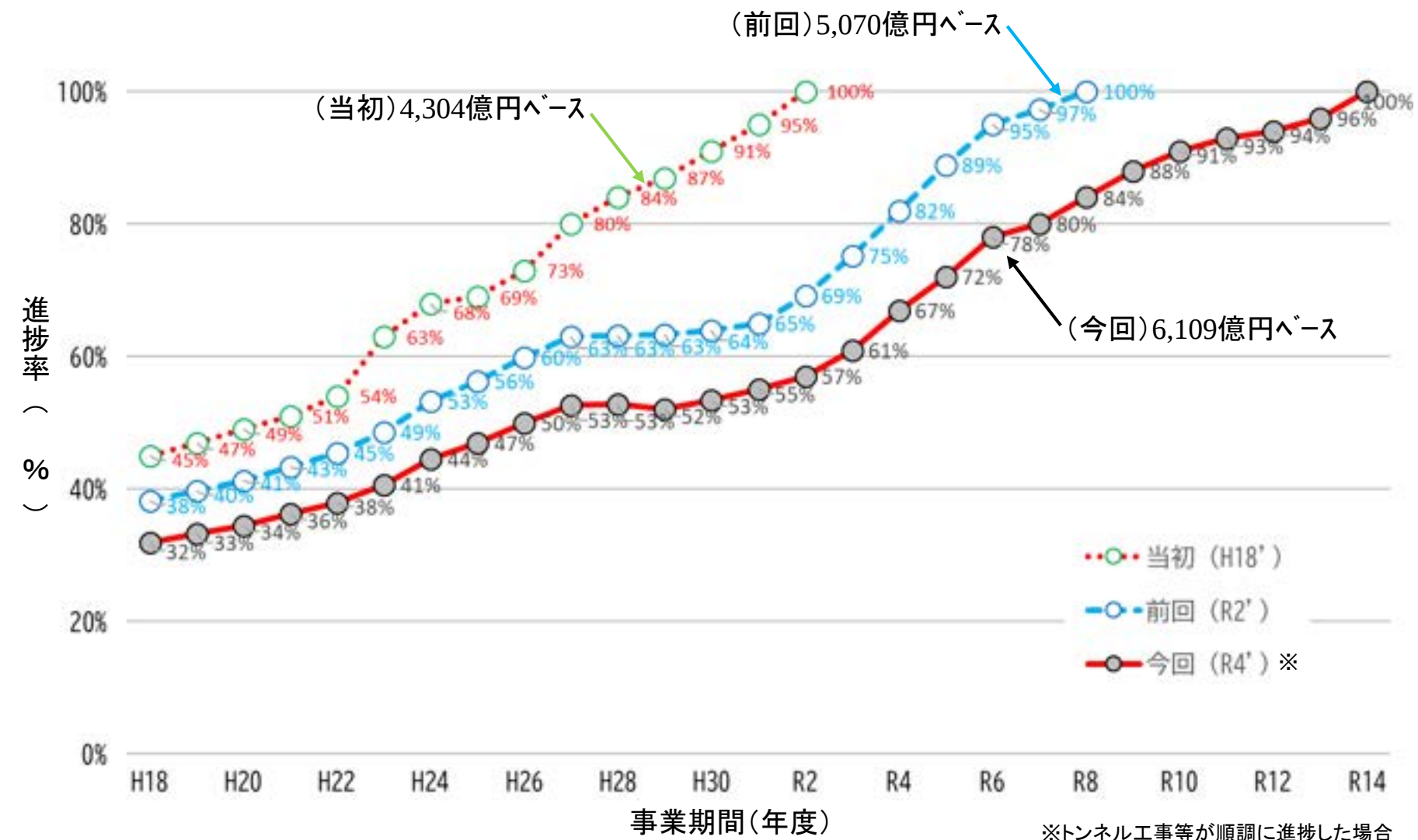
大阪駅

阪急電鉄



3 事業の概況 ⑥事業費進捗率(全体事業費)

進捗率の推移(事業費ベース)



※トンネル工事等が順調に進捗した場合

- ◆ 「大阪都市再生環状道路」については、淀川左岸線(1期)区間が平成25年5月、大和川線が令和2年3月に供用開始されているほか、淀川左岸線延伸部が平成29年4月に事業化されるなど、関係機関が連携して整備を推進しており、淀川左岸線(2期)区間についても早期供用が求められている。
- ◆ 都心北部では、うめきた2期(新駅設置事業)等の新たな開発が進められている。臨海部では、ユニバーサル・スタジオ・ジャパン等の集客施設や大規模物流施設が立地するほか、夢洲への統合型リゾート(IR)についても立地実現に向けて進められている。
- ◆ 夢洲において、2025年大阪・関西万博の開催が平成30年11月に決定され、令和4年6月に策定された「大阪・関西万博来場者輸送基本方針」において万博開催時に淀川左岸線(2期)をシャトルバス等のアクセスルートとして活用することが位置づけられている。
- ◆ 以上の社会経済情勢の変化からも本事業の必要性は高い。

◆定量的効果の具体的な内容[効果目的・受益者]

[効果項目]

・交通円滑化効果

①走行時間短縮便益

②走行経費減少便益

③交通事故減少便益

[受益者]

・市民 ・道路利用者 ・地域経済 ・地域社会

◆費用便益分析[算出方法・分析結果]

[算出方法]

■総便益(B)

・国土交通省の費用便益分析マニュアルに基づき3便益を計上

【3便益:走行時間短縮便益、走行経費減少便益、交通事故減少便益】

■総費用(C)

・事業に関わる事業費と維持管理費を計上

[分析結果]

・費用便益比 $B/C=1.3$ (総便益B:12,211億円、総費用C:9,369億円)

〔淀川左岸線(1期・2期)[延長10.0km]を対象区間として算定〕

◆定性的効果の具体的な内容[効果項目・受益者]

[効果項目]

・産業・観光・物流分野の発展

・都心部の渋滞緩和や市街地環境の改善

・災害時などに対するネットワークのリダンダンシー(交通網の多重化)の確保

[受益者]

・市民 ・道路利用者 ・地域経済 ・地域社会

○費用便益分析の結果

1. 便益(B)の算定

	走行時間 短縮便益	走行経費 減少便益	交通事故 減少便益	合計
初年便益(億円)	880	35	3	918
便益総額の現在価値(億円)	11,481	649	81	12,211

2. 費用(C)の算定

	事業費	維持管理費	合計
投資総額の単純合計(億円)	5,792	496	6,288
投資総額の現在価値(億円)	8,930	439	9,369

3. 評価指標の算定結果

社会費用便益比	B/C= 1.3
---------	----------

- ◆ 「大阪都市再生環状道路」の整備は、産業・観光・物流分野の発展や都心部の渋滞緩和、市街地環境の改善、災害時のリダンダンシーの確保など、大阪の成長にとって非常に重要であり、その一区間を構成する淀川左岸線は必要性の高い事業である。
- ◆ 大阪・関西万博来場者輸送基本方針において万博開催時に淀川左岸線(2期)をシャトルバス等のアクセスルートとして活用することが位置づけられており、アクセスルートとして利用することにより、会場へのアクセス時間の短縮や定時性の向上、複数ルートの確保による渋滞緩和などに寄与するものである。
- ◆ 費用便益分析の結果、費用を上回る便益を確認できる。



事業の必要性の評価 : A～C

◆事業内容の変更状況とその要因

事業費の増額について
(P17～P21に掲載)

事業期間の延伸について
(P16に掲載)

◆コスト縮減や代替案立案等の可能性

- 土壌汚染土処分量の削減などによるコスト縮減について引き続き実施していくとともに、幅広くコスト縮減の可能性を模索し、継続してコスト縮減に努める。

◆万博時における暫定利用

- 万博時において、会場へのシャトルバス等のアクセスルートとして利用可能となるように工程を見直し、整備形態を決定。

- ◆ 用地取得率については99%(令和3年度末時点)で、残未取得用地は工事に影響がない箇所となっており、引き続き事業進捗をふまえて用地取得を進めていく。
- ◆ 全工区の工事契約が完了し、今回、各工区の工程を精査し事業計画の見直しをしており、着実に各工事の事業進捗を図っていく。
- ◆ 令和2年度から個別補助事業として採択されており、継続して国費が確保できている。
また、令和3年8月に国で決定された2025年に開催される日本国際博覧会(大阪・関西万博)に関連するインフラ整備計画においても、会場へのアクセス向上に資する事業として位置づけられている。



事業の実現見通しの評価 : A

◆重点化の考え方

- 政府の都市再生プロジェクトに位置付けられた「大阪都市再生環状道路」の整備は、産業・観光・物流の発展や都心部の渋滞緩和、市街地環境の改善、災害時のリダンダンシーの確保など、大阪の成長にとって非常に重要であり、早期完成に向けて関係機関が連携して推進していることから、その一区間を構成する淀川左岸線は優先度の高い事業である。
- 建設局運営方針において、交通の円滑化として重点的に取り組む主な経営課題に位置付けており重点的に予算を投資し事業を推進する。
- 都市計画道路の整備について当面10年間の進め方を示す「都市計画道路の整備プログラム」において、淀川左岸線(2期)は優先度の高い事業に位置付けられている。
- 令和2年度から国として計画的かつ集中的に支援するための個別補助制度の対象事業として採択されている。
- 令和3年8月に国で決定された2025年に開催される日本国際博覧会(大阪・関西万博)に関連するインフラ整備計画においても、会場へのアクセス向上に資する事業として位置づけられている。

◆事業が遅れることによる影響等

- 本事業が遅延すると、産業・観光・物流分野の発展や都心部の渋滞緩和、市街地環境の改善、災害時のリダンダンシーの確保など事業効果の発現が遅れる。
- 広範囲にわたる工事に伴う地域住民の生活環境の悪化(工事騒音、振動等)が長期化する。

◆対応方針(案)の選択理由

- 「大阪都市再生環状道路」は、都心部の慢性的な渋滞を緩和するとともに、リダンダンシーの向上などのネットワーク効果のほか、大阪都市圏の経済・産業の活性化が期待される道路であり、その一区間を構成する淀川左岸線は、必要性及び優先度の高い事業である。
- 淀川左岸線は、大阪臨海部や内陸部の各拠点間のアクセスを強化し、各拠点の活性化に寄与するとともに、渋滞が発生する環状線等を経由しないルートを形成することによる時間短縮効果や、交通の分散化による平行路線等の渋滞緩和が期待できる。
- 大阪・関西万博来場者輸送基本方針において万博開催時に淀川左岸線(2期)をシャトルバス等のアクセスルートとして活用することが位置づけられており、アクセスルートとして利用することにより、会場へのアクセス時間の短縮や定時性の向上、複数ルートの確保による渋滞緩和などに寄与するものである。
- 建設局運営方針において重点的に取り組む主な経営課題として位置付けているとともに、国として計画的かつ集中的に支援するための個別補助制度の対象事業として採択されており、本事業の優先度は非常に高い。



- ◆ 本事業については、「大阪都市再生環状道路」として整備することで、産業・観光・物流の発展や都心部の渋滞緩和、市街地環境の改善、災害時のリダンダンシーの確保などが図られることから、引き続き事業費確保に努め、事業完了に向け重点的に実施する。
また、万博開催時には、シャトルバス等のアクセスルートとして利用することにより、会場へのアクセス時間の短縮や定時性の向上、複数ルートの確保による渋滞緩和などに寄与することから、万博時において暫定的に利用可能となるよう重点的に実施する。