

## 事業再評価調書

(対応方針決定時点)

<b>事業名</b>	国道479号清水共同溝整備事業	
<b>担当</b>	建設局道路部道路課（連絡先：06-6615-6793）	
<b>1 再評価理由</b>	国庫補助事業を除く事業で事業再評価を実施した年度から5年以上が経過し、なお継続中のもの（国庫補助事業であったが平成21年度より交付金化）	
<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、水道の城東配水場から旭区・城東区への供給するための幹線の入溝が予定されている。</p>
	<b>③事業内容</b>	<p>全体計画 L=2,000m</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・シールド部 内径 5.5m L=1,470m（下水道収容）</li> <li style="padding-left: 20px;">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>3 事業の必要性の視点</b>	<b>①事業を巡る社会経済情勢等の変化</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・政府の地震調査委員会による予測(平成25年)では、南海トラフ沿いで、マグニチュード8以上の地震が発生する確率は、今後10年間で20%、30年間で60～70%、50年間では90%と予測されている。</li> <li>・建設局運営方針においても、東日本大震災の発生により、大規模地震の発生が危惧されている中で、市民のライフラインを守る幹線共同溝の整備を推進することとしている。</li> </ul>
	<b>②定量的効果の具体的な内容</b>	<p>[効果項目]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・道路の掘り返し防止による円滑な交通の確保</li> </ul> <p>[受益者]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・市民、道路利用者、地域経済、地域社会</li> </ul>
	<b>③費用便益分析</b>	<p>[算出方法]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・共同溝を実施しなかった場合の各公益施設の工事費および工事通行規制により余分にかかる走行時間費用を便益として概略的に算出</li> </ul> <p>[分析結果] ・費用便益比 B/C=1.43（総便益B:157.4億円、総費用C:110.0億円）</p>
	<b>④定性的効果の具体的な内容</b>	<p>[効果項目]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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することができる。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。</li> <li>・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ので、道路の掘り返しを抑制することができる。</li> <li>・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。</li> </ul> <p>[受益者] ・市民、道路利用者、地域経済、地域社会</p>
	<b>⑤事業の必要性の評価</b>	<p>国道479号清水共同溝整備事業は、地震災害時のライフラインの安全性を向上させる事業として非常に重要であるとともに、道路の掘り返し防止、道路空間の有効利用が図られるといった効果を生み出すため必要な事業である。</p>

	事業開始時点 (平成12年3月)	前回評価時点 (平成20年3月)	今回評価時点 (平成25年3月)	
4 事業の実現見通しの視点	①経過及び完了予定	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 平成12年3月 工事契約(交通局委託) 平成23年3月 完成予定	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	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22年度 シールド工(下水道収容)完了 平成24年度 下水流入人孔完了 平成24年度～平成28年度 シールド工(関西電力・水道収容)、中間立坑構築 平成28年度 路面復旧工、付帯設備工 平成28年度 完成予定
	②事業規模	ボックスカルバートL=640m(関西電力・水道収容) 発進立坑=1箇所、中間立坑=1箇所、到達立坑=2箇所 シールドL=1,470m(下水道収容) シールドL=1,360m(関西電力・水道収容) 下水流入人孔=1箇所、路面復旧・付帯設備=1式		
	うち完了分	—	ボックスカルバートL=640m(関西電力・水道収容)	ボックスカルバートL=640m(関西電力・水道収容) 発進立坑=1箇所、到達立坑=2箇所 シールドL=1,470m(下水道収容) 下水流入人孔=1箇所
	進捗率	—	工事進捗率 11%	工事進捗率 67%
	③総事業費	205億円	122億円	110億円
	うち既投資額	—	46億円	65億円
	進捗率	—	38%	59%
	④事業内容の変更状況とその要因	下水道収容トンネル部のコスト縮減(交通局による駅舎工事との共同施工、シールドの二次覆工省略等)並びに工事契約時の入札価格等による総事業費の見直し		
	⑤未着工あるいは事業が長期化している理由	本事業区間は、事業延長が長いことや、事業当初に地下鉄清水駅舎との一体施工及び地下鉄構造物との近接施工にかかる調整に長期間を要したが、前回評価時以降は概ね予定どおりに事業進捗している。		
	⑥コスト縮減や代替案立案の可能性(事業を進捗させるための対応策)	特になし		
⑦事業の実現見通しの評価	本工事は、共同溝として2連シールドを整備するものであるが、下水シールド部は平成22年度に工事完了している。その後、平成24年度まで下水道への流入人孔(マンホール)の築造工事を実施し、電気および水道を収容するシールド部分の工事については、平成25年3月に工事発注済み(工期:平成28年2月29日)となっており、平成28年の全体事業完了に向けて、着実に事業を進めている。 また、全体事業費の見直しにより、残事業費の大半を企業体の分担金にて実施する予定である。		評価 A	
5 事業の優先度の視点の評価	[重点化の考え方] ・共同溝整備は、各種防災計画においても、防災対策上重要な位置づけがされている事業であり、大規模地震の発生が危惧されている中で、災害時のライフラインの安全性を確保すべく、早期完成をめざして重点的に取り組む必要がある。 [事業が遅れることによる影響] ・災害時のライフラインの安全性の確保ができないことから、災害時の都市機能の維持や、復旧活動等への効果発現が遅れるとともに、市民の安全・安心の享受が遅れる。		評価 A	
6 特記事項	特になし			
7 対応方針	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・市が進めている防災計画上の防災対策としても非常に重要であるとともに、府・市における地震防災対策として、地震時の安全かつ円滑な交通の確保等を図ることを目的として緊急的に整備を行うべき事業として位置づけている。 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(A)」とする。 本事業については、事業実施に伴う用地取得もなく、財源等の確保に関しても、将来入溝予定の企業体からの分担金を受けつつ事業を進めていることから、今後も企業体との調整を密に図り、平成28年の工事完了に向けて重点的に事業を実施する。		評価 A	