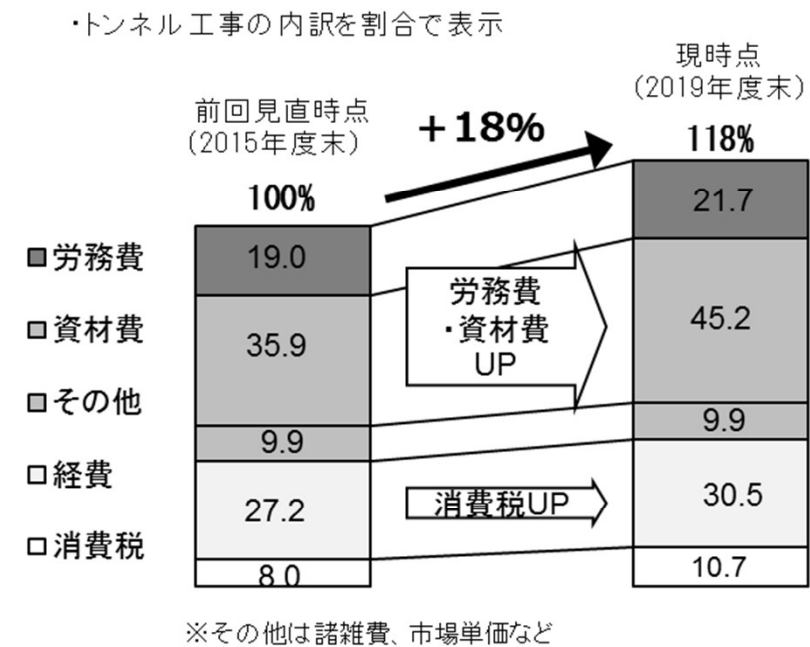


# 3 費用便益分析 前回評価時からの増減・増減要因(主な増額内容)

## 3 工事費の高騰 事業費：+270億円

### ■これまで（2015年度末～2019年度末）



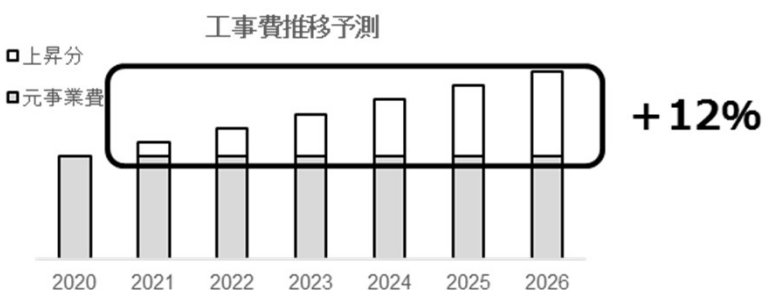
○2015年度～2019年度までの上昇率

- ・労務費の上昇 +14%（国土交通省：公共工事労務単価より）
- ・資材費の上昇 +26%（経済調査会：建設資材価格指数より）
- ・消費税の増税 +2%

工事費：18%上昇

### ■将来（2020年度～2026年度）

消費税改定の影響を除外した場合、約16%上昇（+4%/年平均）  
（2015年度末～2019年度末の4年間）  
→事業完了まで工事費上昇が継続した場合、残工事費は約12%の上昇が見込まれる



工事費：12%上昇

3 費用便益分析

前回評価時からの増減・増減要因(主な増額内容)

4 設備工事費の増額

事業費：+114億円

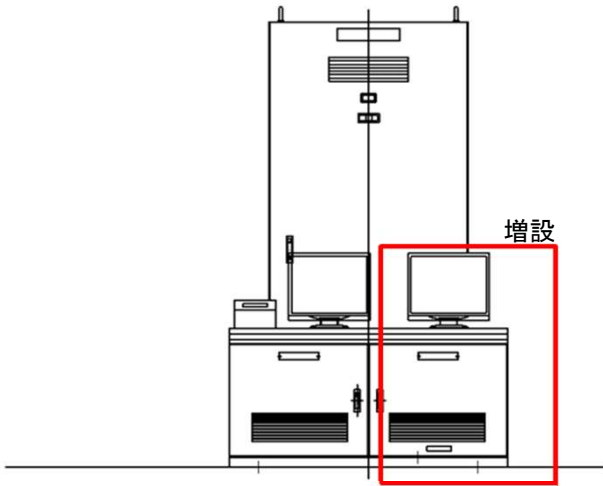
■基準の見直し

笹子トンネル天井板落下事故などを受けた、トンネル内施設への落下防止機能追加

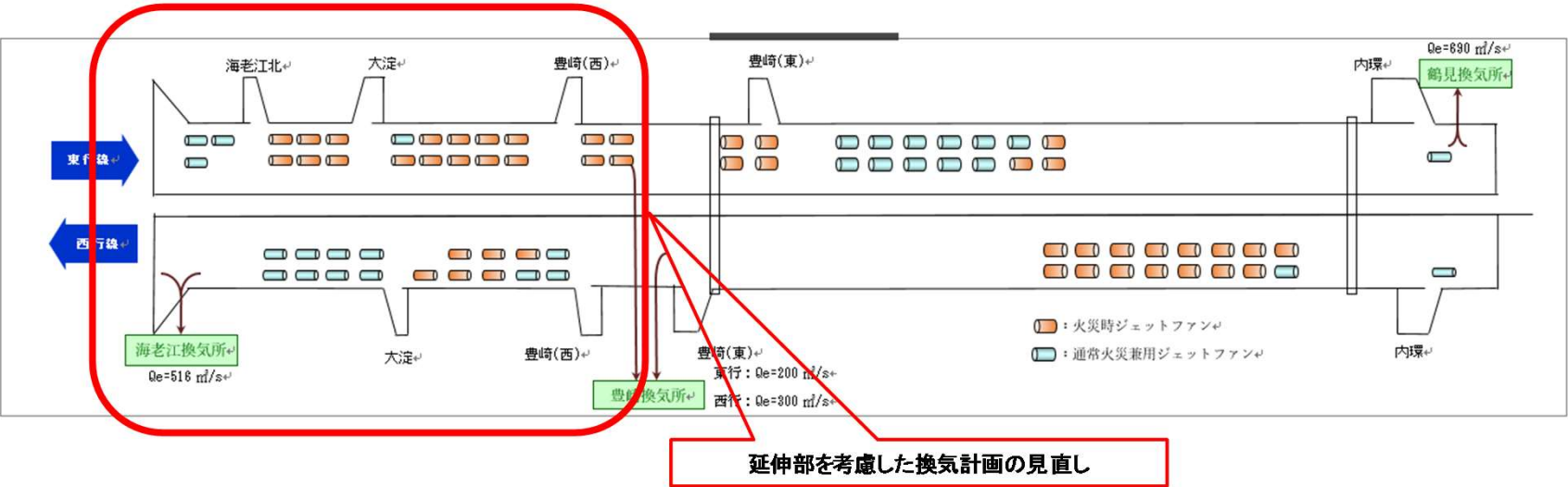
■大阪府北部地震を踏まえた防災設備の強化

防災受信盤

正面図



■換気計画の見直し 【当初】 工事費は左岸線1期相当を想定 ⇒ 【変更】 延伸部を考慮した換気計画の見直し



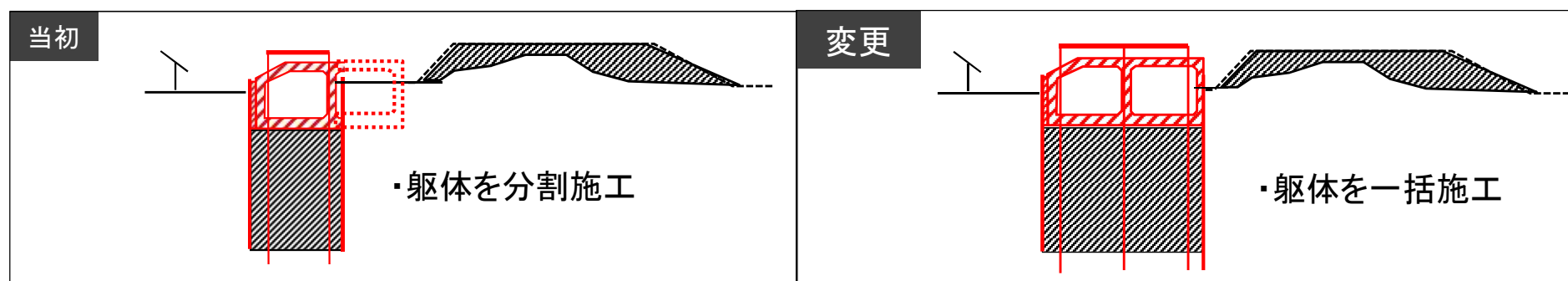
### 3 費用便益分析 前回評価時からの増減・増減要因(コスト減額内容)

5 コスト減額 事業費：▲74億円 ※今後も継続してコスト縮減に取り組む

#### ○トンネル構築ステップの見直しによる効率化

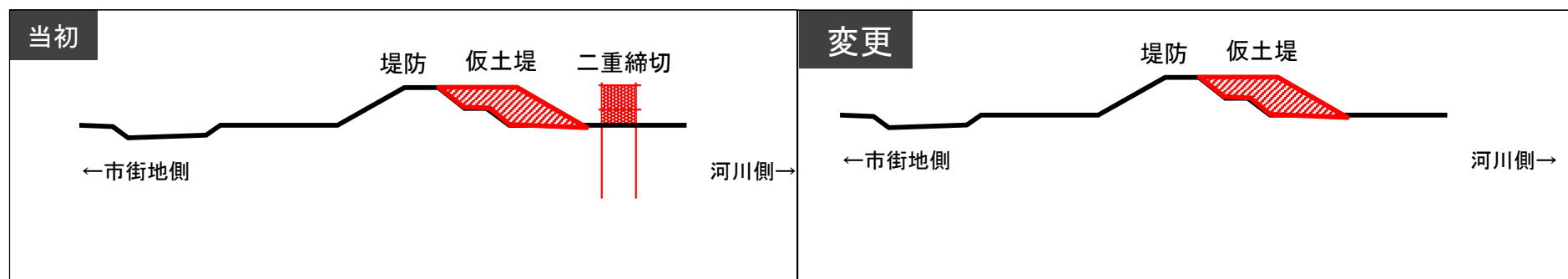
##### ■分割施工の見直し

当初は仮堤防と既設堤防の間でなじみ期間（3年放置）を確保するため、トンネル躯体を分割施工で考えていたが、河川管理者による早期異常の発見、異常時の早期対応の体制が確保できたことから、なじみ期間を短縮し、躯体の一括施工が可能。



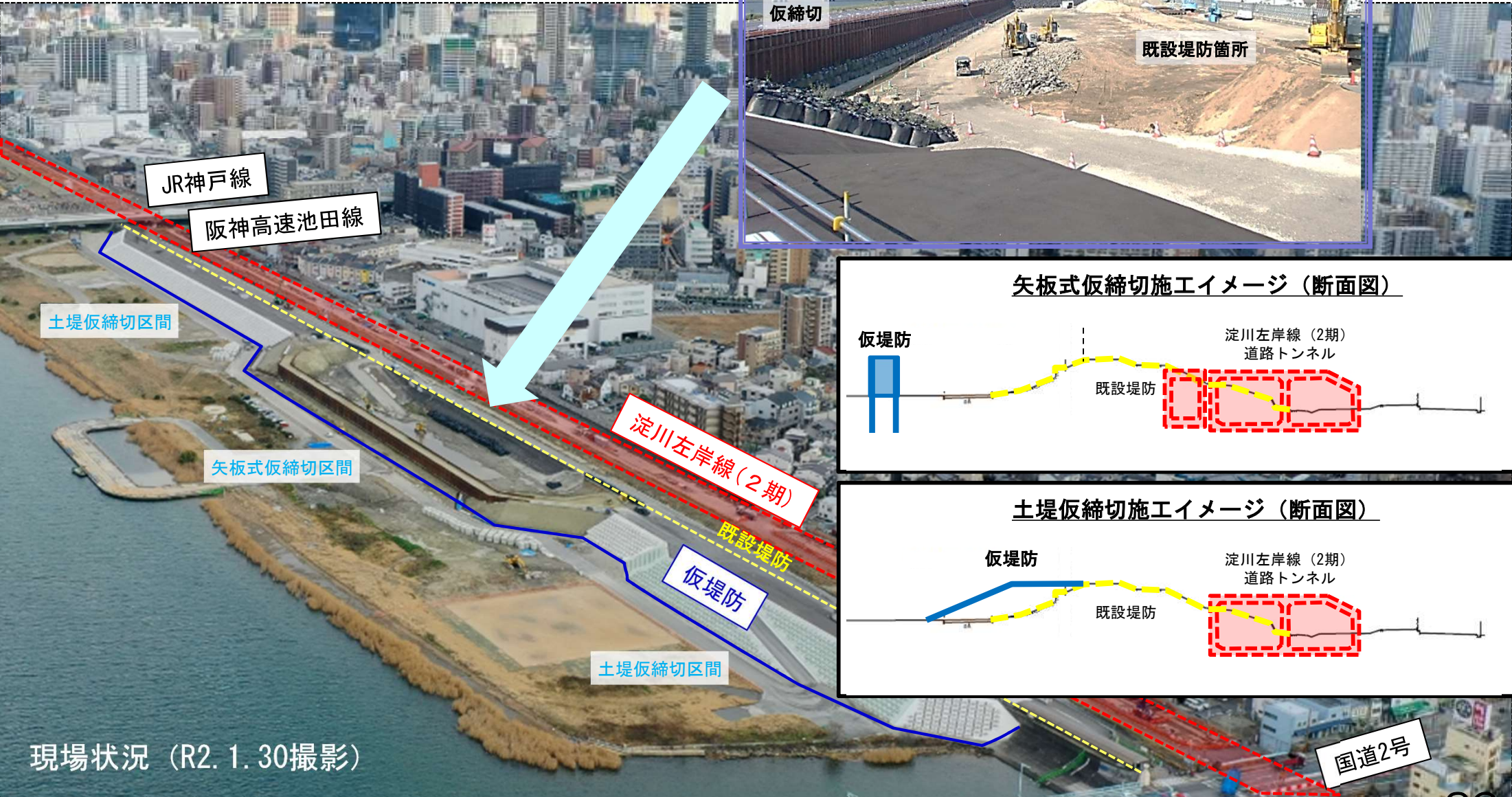
##### ■仮堤防の基準の見直し

当初は、ヨシ原への影響を考慮し、3工区は矢板（二重締切）による仮堤防としていたが、基準の見直しに伴い地震等の安全性の高い土堤による仮堤防への切替が必要となったことから、最初から土堤で仮堤防を構築。



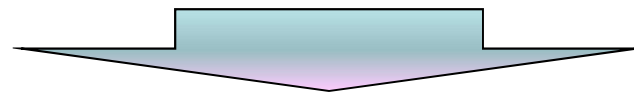
# 4 進捗状況 整備進捗状況

## 第1工区（国道2号～JR神戸線）



## 5 対応方針(案)

- 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他、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、淀川左岸線はその一部を形成する路線である
- 淀川左岸線は、大阪湾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並行路線等の渋滞緩和が期待できる
- 費用便益比(B/C)は、1.5である
- 特に淀川左岸線(2期)については、関西経済連合会をはじめとした経済団体や2025年日本国際博覧会協会から万博開催時のアクセスルート活用に向けた整備前倒しを求められている



### 事業継続(A)

淀川左岸線については、工程・事業費の管理に努めつつ、2025年大阪・関西万博開催時のシャトルバス限定でのアクセスルートとしての活用及び早期供用に向けて事業を鋭意進めていく