

説明資料一覧

交流型集落道整備事業（堺南部地区）	．．．．．	P1
街路事業 千里丘三島線	．．．．．	P5
事業費増加の事例に関する考察	．．．．．	P6
道路事業 大阪河内長野線（大野天野区間）	．．．．．	P7
財政再建プログラム（案）による道路事業への影響	．．．	P8
安威川ダム建設事業	．．．．．	P9

都市計画道路 千里丘三島線 事業費の増減について

【平成 16 年度時点工事費増減整理表】

	工 種	11年度工事費	16年度工事費	差 額 金 額	増 減 の お も な 要 因
J R 交 差 部	土 工	約14.5億円	約15.6億円	約1.1億円	・既設BOX取壊し工法変更 (軌道への影響低減)
	ボックス工	約3.5億円	約9.6億円	約6.1億円	・施工(分割施工等)能率低下による単価増 ・耐震設計基準の見直しによる増
	仮設工	約19.0億円	約42.3億円	約23.3億円	・設計速度(列車速度)変更に伴う工事桁の 構造変更 ・土留工法の変更(切梁 グランドアソカ等) ・線路閉鎖時間の短縮による施工能率低下 による単価増
	軌道・ 電気工事	-	約10.7億円	約10.7億円	・詳細設計による新たに明らかになった工種
	管理費	-	約5.8億円	約5.8億円	・詳細設計による新たに明らかになった工種
	合 計	約37.0億円	約84.0億円	約47.0億円	
一 般 部	約13.0億円	約21.0億円	約8.0億円	・施工方法の変更・仮設工の増 ・歩道の美装化、支障物件撤去数量増	
合 計	約50.0億円	約105.0億円	約55.0億円		

主な増減要因のまとめ

平成 11 年度時点においては、JR との協議が十分に進捗しておらず、予備設計に基づき、府で算定した概算工事費をもって事業費としていたことから、改めて平成 16 年度時点において精査した事業費を計上している。

JR 交差部

旅客速度の上昇（関空特急等の新設、新快速等の増設）と、定時性・安全性の確保を行うため仮設工（工事桁の性能アップ）の増額が必要となった。

線路内作業時間の制約から 1 日あたりの施工量が減少することで増額となった。

詳細設計（JR 設計）により明らかとなった軌道・電気工事の追加を行った。

一般部

施工計画について、鉄道事業者及び交通管理者との協議を再度行った結果、施工方法の見直しが必要となった。また、それに伴い仮設材の数量・仮設期間が増額となった。歩道舗装の美装化、既設電気・通信設備の移設数量の増加及び地下埋設物の撤去数量の変更に伴い増額となった。

【平成 21 年度時点工事費増減整理表】

	工 種	16年度工事費	21年度工事費	差 額 金 額	増 減 の お も な 要 因
J R 交 差 部	土 工	約15.6億円	約15.6億円	-	-
	ボックス工	約9.6億円	約9.6億円	-	-
	仮設工	約42.3億円	約26.8円	約15.5億円	・基盤整備事業の着手が遅れたことに伴う 貨物線工事費の減額 ・現地再精査に伴い薬液注入工・地盤改良 工の必要額が減額となったため
	軌道・ 電気工事	約10.7億円	約6.6億円	約4.1億円	・仮設工の減額に伴い作業効率が向上したため
	管理費	約5.8億円	約2.4億円	約3.4億円	・仮設工の減額に伴い作業効率が向上したため
	合 計	約84.0億円	約61.0億円	約23.0億円	
一 般 部	約21.0億円	約17.8億円	約3.2億円	・現地再精査に伴い薬液注入工、地盤改良 工の必要額が減額となったため ゲリラ豪雨対策により新たに必要となっ た4,000万を含む	
合 計	約105.0億円	約78.8億円	約26.2億円		

主な増減要因のまとめ

仮設工の減額

当初本体工事期間内に行われる予定であった当該 J R 貨物線増設工事が実施されず、仮設桁の設置が不要になった。また、架設予定スペースが作業スペースとして確保でき、作業効率が向上した。

薬液注入工、地盤改良工の減額

設計時点においては、掘削土全体の土質状況を知ることができないため、サンプル地点におけるボーリング結果を用いて、全体土質状況の想定を行っており、現地掘削に伴い、必要となる薬液量等が確定したことから変更を行う。

ゲリラ豪雨対策費の増額

ゲリラ豪雨対策として冠水情報装置の設置を来年度行う予定であり、必要額 4,000 万円を見込んでいる。

総事業費増加の事例に関する考察について

総事業費増加の状況と増加の理由

これまでの建設事業評価委員会で審議した事業について、総事業費が大幅に増加した主な事例は別表のとおり。

平成 20 年度までは、一定期間後に実施する評価（再評価後 5 年後の「再々評価」、事業採択後 10 年後の「再評価」）の際に総事業費の増加が判明する状況であった。

事業費が増加した理由は事業により様々であるが、大別すると次のとおり。

- ・ 事業着手後の地盤調査や文化財調査の結果により、地盤改良や本格的な文化財調査が必要になったもの
- ・ 用地補償費等が見込み以上に必要になったもの
- ・ 事業計画や工法等の変更が必要になったもの（地権者等の同意案件含む）
- ・ 鉄道事業者や警察等との協議により事業費が増加したもの
- ・ 事業着手後、事業費を再精査し、事業費が増加したもの（地価や物価上昇含む）

建設事業評価委員会の平成 20 年度審議において、「事業費の大幅な変動とそれに伴う再評価時期」が論点となり、次のような見直しを行った。

事業費増加の妥当性を確認できるよう、評価調書に「工事費の内訳（工種毎など）」や「事業費の変動理由」を記載
鉄道事業者など関係者との協議や現地特性により事業費が変動する可能性がある場合には、評価調書にあらかじめ「変動要因」を記載
再評価を行う要件の一つとして、「総事業費が 3 割以上増加する場合」を明確に定め、総事業費の大幅な増加の前に再評価を実施することをルール化

総事業費増加への対応方針

事業着手前の適切な積算

- ・ 現地特性や過去の他事業の実績を踏まえた積算を行う。
- ・ 可能な限り、地盤等の調査や文化財の試掘調査、他事業者との協議を実施する。

事業費が増加する際の適切な評価

- ・ 事務局（行政改革課）で毎年度、各部局に事業費調べを実施しており、事業認可変更等により事業費が大幅に増加する可能性がある場合は、増額する前に再評価を行うことを周知徹底する。

総事業費が増額になった場合の対処

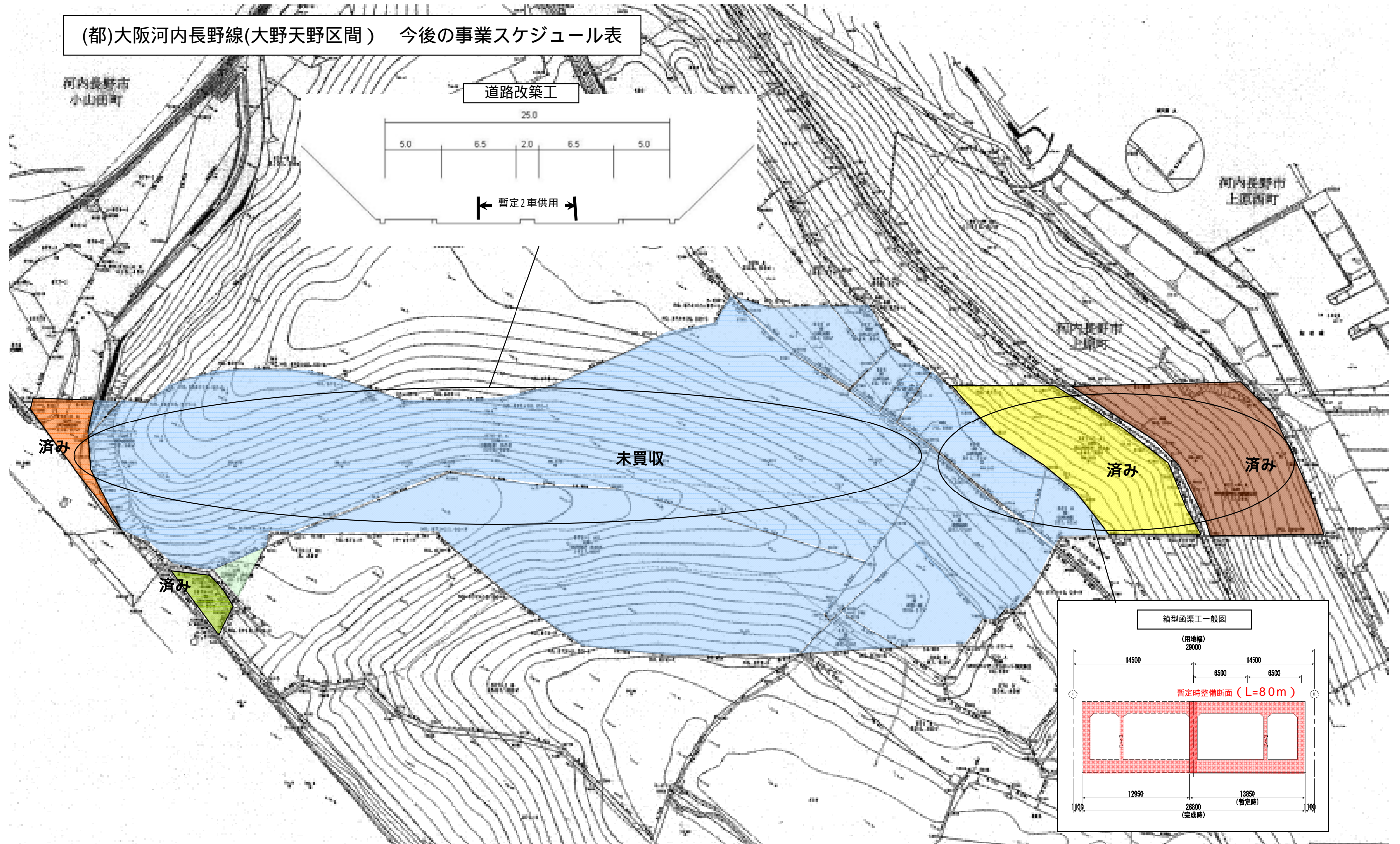
- ・ 事業費増額の要因や経緯を踏まえ、合理的理由があるかどうか確認。

総事業費が大幅に増加した主な事業

(再々評価時等で総事業費が1割程度以上増加しているもの。事業規模変更等によるものを除く)

評価年度	事業名	総事業費(は評価年度)	3割増加	主な増加理由
平成21年度	再 農空間整備事業「交流型集落道堺南部地区」	18億円 ㉑ 29億円		橋梁工区間の拡大、土質地盤改良
	交通安全事業「(旧)大阪中央環状線交差点改良」	1億円 ㉑ 4億円		右折レーン区間延長
	交通安全事業「岸和田港塔原線歩道整備」	2億円 ㉑ 3億円		用地補償費の増
再々	河川改修事業「松尾川」	69億円 ㉑ 87億円		ふるさとの川事業、宅地化の進展
平成20年度	再 街路事業「十三高槻線(正雀工区)」	148億円 256億円		鉄道事業者との協議により安全対策配慮、鉄道の鋭角交差など
	再々 農空間整備事業「広域営農団地農道整備事業(岩湧地区)」	87億円 108億円		地権者合意が得られず残土を地区外処分、法面保護工事、共有地買収困難で計画路線見直し
	河川改修事業「春木川」	96億円 110億円		鉄道橋梁改築の協議により設計基準変更、安全対策費の増大
	砂防事業「山辺川」	20億円 26億円		付替道路の支障物件の移設
	砂防事業「谷田川」	8億円 17億円		災害発生に伴う追加整備
	猪名川流域下水道(原田処理区)	923億円 1,016億円		高度処理化、浸水対策
	寝屋川流域下水道(鴻池処理区)	2,602億円 3,720億円		合流改善対策、地震対策
	寝屋川流域下水道(川俣処理区)	3,412億円 4,834億円		合流改善対策、地震対策
大和川下流域下水道(狭山処理区)	745億円 906億円		高度処理化、地震対策	
平成17年度	再 河川改修事業「芦田川」	62億円 77億円		通水断面確保の仮設工事、警察協議による仮橋工事
	再々 砂防事業「檜尾川」	6.5億円 7.5億円		工事進入路の借地協議不調による工事車両の小型化等の変更
	農空間整備事業「農村総合整備事業(陶器北地区)」	9億円 13億円		文化財本調査、文化財保護のため掘削区域を減少し盛土工法
平成16年度	再々 ため池事業「地域総合オアシス整備事業(熊取地区)」	16億円 19億円		ワークショップ活動の反映、基礎地盤の改良
	ため池事業「地域総合オアシス整備事業(泉南地区)」	17.7億円 19.9億円		基礎地盤の改良、遺跡の本格調査の必要
	砂防事業「黒梅谷」	9.6億円 11.4億円		岩盤掘削工事が必要
	街路事業「千里丘三島線」	99億円 175億円		鉄道事業者と協議により影響の少ない仮設工事や工法変更
	ダム事業「槇尾川ダム」	97億円 128億円		左岸道路の追加等
	河川改修事業「東槇尾川」	10億円 11.6億円		物件補償費の増、護岸を大型ブロックに変更
平成15年度	再々 街路事業「茨木寝屋川線」	82億円 96億円		用地買収費の増
	連続立体交差事業「南海本線(泉佐野市)」	373億円 562億円		物価上昇、駅舎の耐震構造強化
	ダム事業「安威川ダム」	836億円 1,400億円		用地補償費の確定、物価上昇、測量調査費の増
	砂防事業「太井川右支溪」	1.5億円 1.9億円		林道切回しによる増
	砂防事業「讃良川」	5.8億円 9.6億円		用地買収費の増
	河川(高潮対策)事業「津田川」	16億円 28億円		事業費の再精査
	河川(耐震対策)事業「西大阪地区」	732億円 758億円		事業費の再精査
	河川改修事業「西除川」	38億円 45億円		事業費の再精査

(都)大阪河内長野線(大野天野区間) 今後の事業スケジュール表



年度	実施内容及び対象区間		
~ H 2 0	用地買収済	用地交渉	用地買収済
H 2 1		用地交渉	用地交渉・買収
H 2 2		用地交渉・買収	道路整備工事
H 2 3		道路整備工事	

財政再建プログラム(案)による道路事業への影響

これまでは！

道路整備は！ 2本柱で事業を推進

<p>1. 大阪の再生・活力ある大阪を実現するための道路整備</p> <ul style="list-style-type: none"> * 新名神アクセス道路、府県間道路など 大阪の骨格を形成する道路整備 * 単独立体交差事業（開かずの踏切対策）、立体交差事業など渋滞を解消するための取組み 	骨太
<p>2. 快適・安心・安全な暮らしを実現するための道路整備</p> <ul style="list-style-type: none"> * 狭隘区間の解消（パパス・現道拡幅）など 地域課題を解決する道路整備 	府民密着

今回の財政再建プログラム(案)による事業費カットによって、道路整備全てを行うことは困難

やむなく、以下の方針に基づき、重点化

【骨太】
 地域的な課題解決に資する道路であって、早期に事業が完了し、効果を発揮できるもの
 大阪の骨格を形成し関西経済の活性化に不可欠な事業のうち、工事を既に進めており、国等の事業と一体不可分に進めることが必要なもの〔第二京阪関連道路、大和川線関連道路〕

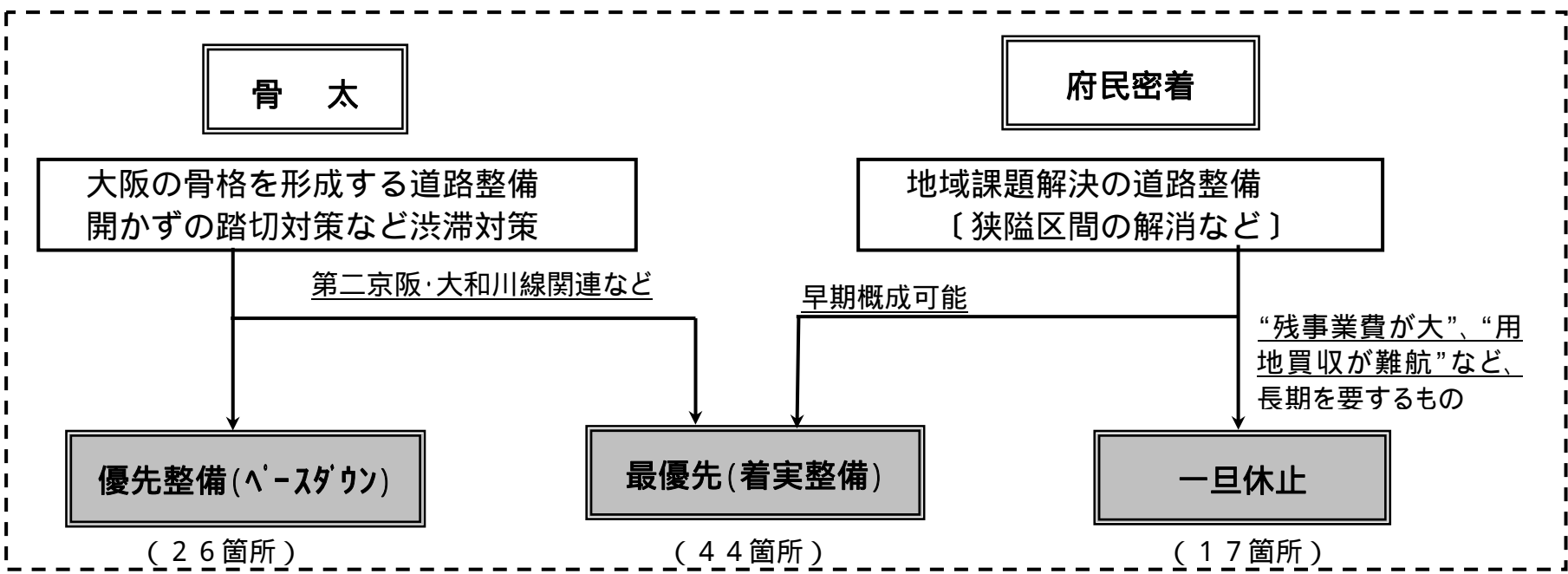
最優先で着実に整備

広域行政体“大阪”として、“効果”を広く大阪全体、近畿全体に享受させ、関西経済の沈下、さらには都市間格差の拡大、相対的地位の低下を招かぬよう、新名神アクセス道路や府県間道路、渋滞対策など、骨太の道路整備

ペースダウンを余儀なくされるが、優先して整備

【府民密着】
 地域的な課題解決に資する道路整備のうち、

- ・ 早期が概成が可能なもの 最優先で着実に整備
- ・ “残事業費が大” “用地買収が難航” “文化財調査が未着手” など、完成に長期を要するもの 一旦休止



休止路線については、安全確保、生活再建の観点からの買取請求など、極力地元に影響が出ないように、可能な範囲内での対応を実施