

阪急連立事業 現況報告

1. リスクの現状と見通しについて

(1) 事業期間の延伸

2016(H28)年度末 用地取得完了予定



2021(R3)年度当初 用地取得完了見込み

用地取得の遅れにより **完了時期が4年延伸見通し**

【2027(R9)年度<高架切替2024(R6)年度> → 2031(R13)年度<高架切替2028(R10)年度>】

(2) 事業費の増額【現計画 1,632億円 → 既発生分約204億円(2020.3まで) → 今後の増額リスクは下表のとおり】

増減項目	既発生分 (2020.3末)	増額理由
工事費の高騰	70億円	工事着手（2008年度）から2019年度までの物価上昇（労務費・資材費）による増額及び今後の事業完了までの物価上昇による増額見込み
現地調査により判明	90億円	現場詳細調査に伴い必要となった基礎構造の設計変更や地中障害物撤去などによる増額
安全性の確保	44億円	新名神高速落橋事故（2016.4）を踏まえ、交差する鉄道事業者等との協議により橋梁架設工法の安全対策強化を求められ、必要となる対策による増額
合計	204億円	

今後の増額リスク
<ul style="list-style-type: none">直近5か年(2016~2020年)の物価上昇傾向が、2025(R7)年度まで継続した場合、約30億円の増額が見込まれる想定と実際の地質の違いに伴う設計の変更により基礎杭長及び基礎杭・土留矢板の施工方法に関して増額が見込まれる掘削工事に伴う新たな地中障害物の判明や、土壌調査に伴い新たな土壌汚染が判明した場合に増額が見込まれるJR東海道新幹線やJRおおさか東線および既存の道路（6箇所）との交差部における橋梁架設を実施していくなかで、落下防止等の安全対策に要する架設設備の強化が必要となるため、今後の関係機関との協議を踏まえた設計変更に伴い増額が見込まれる。

2. リスク管理方針と今後のスケジュール

- 東海道新幹線交差部の橋梁架設工事に係る安全対策などによる事業費や工程への影響を早期に明らかにするとともに、工程短縮やコスト縮減についても検討を行い、工程も含めた増額リスクの管理に努める。
- 今後の増額リスクを踏まえた工程、事業費の精査を進め、併せて費用便益分析を行い、2021(R3)年度に大規模事業リスク管理会議に報告する。（参考：H29建設事業評価有識者会議時点におけるB/C=1.28）



14				
	B	C		5
			2	

B			11,103	2,546
			557	188
			68	42
			11,728	2,775
C			7,468	1,261
			423	83
			7,891	1,344
	B	C	1.5	2.1

