

## 議題1 事業リスク管理の取組状況

### 【報告対象事業】

- 阪急電鉄京都線・千里線連続立体交差事業
- 夢洲土地造成事業
- なにわ筋線整備事業
- 2025年日本国際博覧会（大阪・関西万博）

### 【報告内容】

- 事業の進捗状況
- 事業リスクの管理体制（阪急連立事業は議題2で報告）
- モニタリング状況等
- リスク管理における今後の課題（あれば）

# 進捗およびモニタリング状況等について（報告）

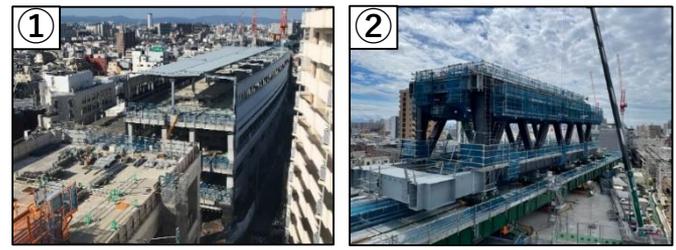
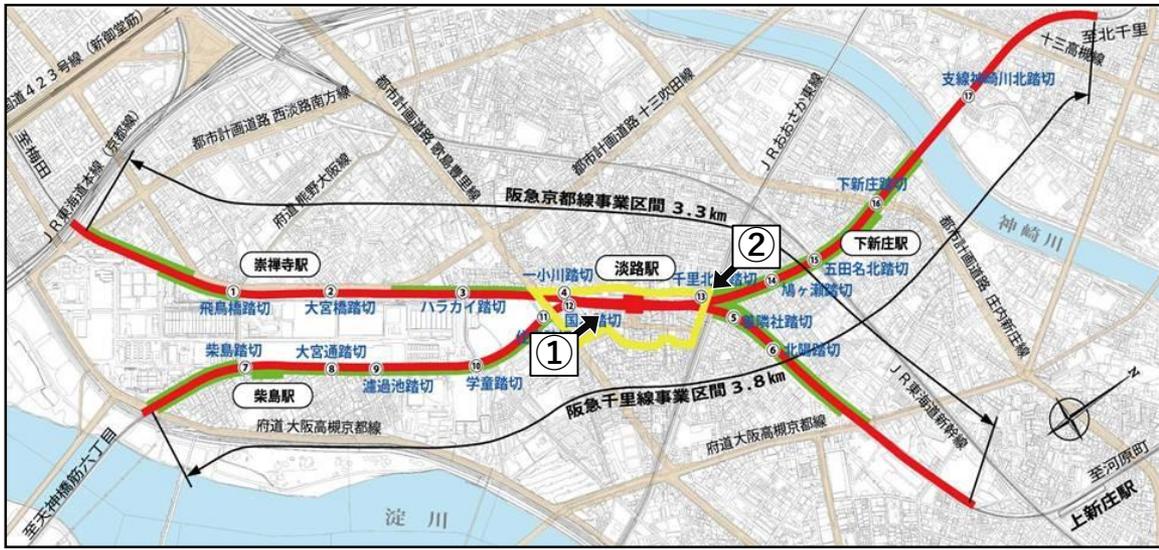
- 阪急電鉄京都線・千里線連続立体交差事業 -



## 1. 事業の進捗状況（令和3年度末時点）

○用地買収 進捗率 = 99%  
 高架構造物の構築に必要な用地の取得はR3.3にすべて完了

○高架工事  
 進捗率 = 51%  
 全工区において高架構造物の構築や橋梁架設を推進



全体進捗率 = 58% (事業費ベース)

### ○工程表

年度 項目	現在													高架切替		事業完了															
	H9~H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13						
用地	[Progress bar from H9 to R3]																														
高架		[Progress bar from H20 to R9]																													
橋梁			[Progress bar from H28 to R10]																												
設備				[Progress bar from H25 to R10]																											
撤去																															
側道																															

## 2. モニタリング状況等

### ① モニタリング状況（財務リスクの顕在化等の状況）

- 想定リスクに対するモニタリング結果（令和3年度）：総合評価 B（bが1つ以上ある）

想定リスク	評価	所見
国費配分額の不足	a	R3の計画上の予算は確保
用地取得の遅れ	a	高架工事に必要となる事業用地の取得はR3.3に全て完了
構造基準改定に伴う設計見直し	a	橋梁架設工事において、想定するリスクの範囲内の増額
現場詳細調査に伴う設計変更	a	地中障害物等、想定するリスクの範囲内の増額
社会情勢の変化（工事費高騰）	b-2	R3年度は労務費は想定範囲内であり、資材費が想定以上に上昇しているものの、工事費の上昇は概ね想定される範囲である。 <u>社会情勢の変化による物価高騰が今後も継続した場合、全体事業費に影響する可能性がある。</u>

- R3～R4年度の物価上昇について

- ・ 労務費の上昇はR3、R4とも概ね想定範囲内（対前年約2%増）
  - ・ R3からR4にかけての資材費の急激な上昇（対前年約10～20%増）
- ⇒ 工事費の高騰を踏まえたリスク想定の見直し

#### 【現計画】

工事費高騰リスク：66億円

#### 2021(R3)リスク想定

- ・直近5年の上昇率約5%/年
- ・R7まで上昇継続

工事費高騰リスク：+67億円

【金額的影響度：中】

R4年度の物価上昇を考慮

#### 2022(R4)リスク想定

- ・直近5年の上昇率約7%/年
- ・完成(R13)まで上昇継続

工事費高騰リスク：+229億円

【金額的影響度：中】

### ② モニタリング結果を踏まえた事業の財務リスクに対する認識

- ・ 昨今の社会情勢の変化より、現計画（年4%）を上回る物価・人件費の工事費高騰が発生しており、今後も物価上昇の推移に注視し、リスク管理に努めていく。
- ・ 専門家やコンサルタントなど第三者も活用し、阪急電鉄と一体となって、設計内容や施工方法の検証を進め、徹底したコスト縮減に取り組む。

# 【参考】工事費高騰におけるリスク評価について

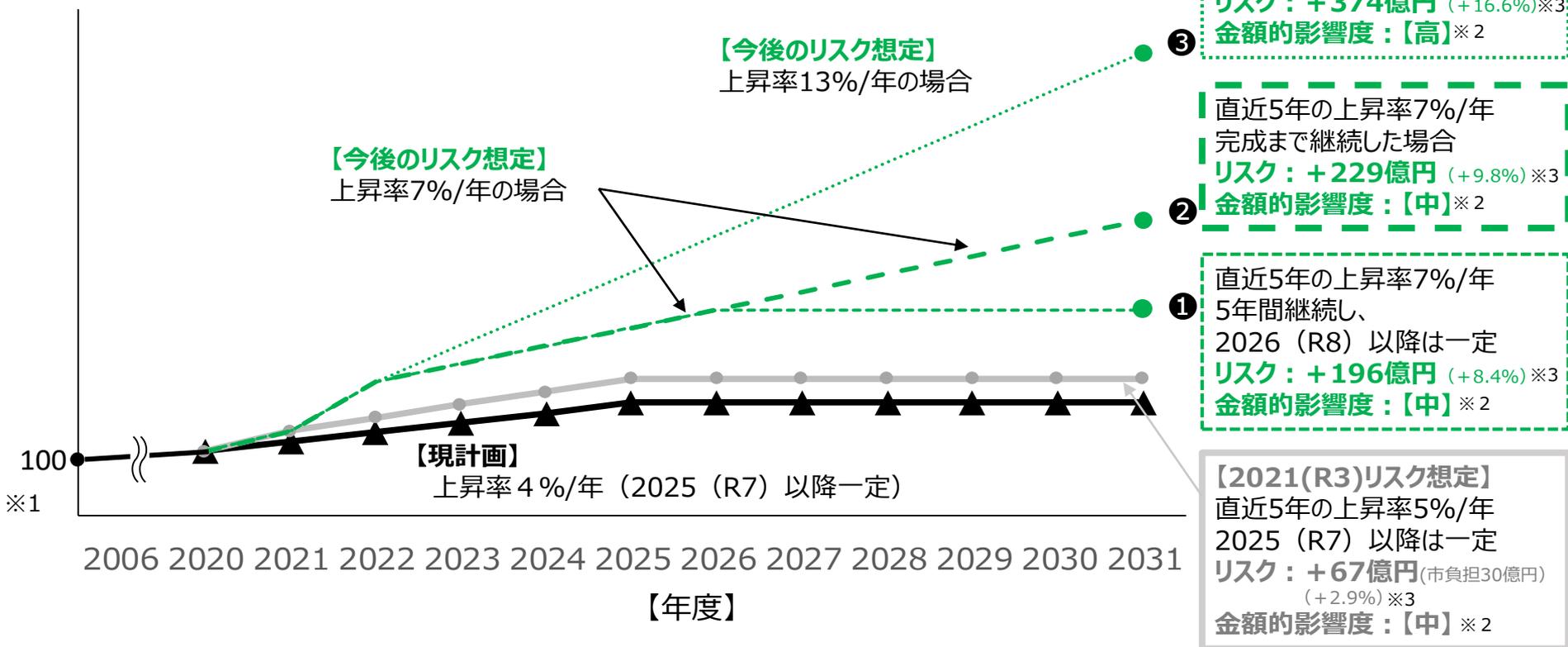
金額的影響度の目安	
評価	増加率（事業費）
高	10%以上
中	5～10%未満
低	0～5%未満

総事業費2,326億円

## ■ 工事費の高騰によるリスクの想定

### 概要

- 近年の物価高騰により、前回増額時に想定していた工事費高騰リスク（上昇率4%/年、2025（R7）以降は一定）を上回っているため、前回増額時からの上振れ差分の工事費高騰リスクを算出



※1 2006（H18）年度の単価（材料費・労務費）を100としたときの、工事費の高騰をグラフ化したもの

※2 金額的影響度の【2021（R3）リスク想定】は現基準による評価で、想定①～③は議題2の変更基準による評価

※3 「%」は、事業費に対するリスクの割合を示すもの

## 1. 事業の進捗状況

- ・ 万博開催に向け整備を進めている周辺インフラ整備については、一昨年12月の第8回会議において事業費の増嵩を見込んで以降、大幅な増嵩がなく、工事も順調に進捗している。

## 2. 事業リスクの管理体制

- ・ 年に2回（3月・9月）大阪港埋立事業の長期収支見込みを更新し、累積資金残高についてチェックしている。

## 3. モニタリング状況等

### ① モニタリング状況

#### ➤ 周辺インフラ整備の事業費増嵩リスク

- ✓ 昨今の急激な物価高騰等を背景として一部の資材単価が上昇しているものの、第8回会議で示した事業費に一定程度見込んでいることから、現時点で更なる事業費の増嵩は生じていないものの、引き続き、資材単価の上昇程度について注視していく。

#### ➤ 万博・IR誘致結果の事業計画への影響

- ✓ IR・万博について、インフラの事業計画に影響を与える事案は生じていない。
- ✓ IR事業用地の土地改良については、第8回会議で示した金額（800億円）を下回る金額（788億円）を上限としている。

### ② モニタリング結果を踏まえた事業の財務リスクに対する認識

- 大阪港埋立事業については、令和4年9月に試算した長期収支見込みにおいて、咲洲における土地売却の進展などにより、累積資金残高が第8回会議（R3.12）時点と比べ増加している。
- 引き続き、現在のリスク管理表に基づきモニタリングを継続し、リスク管理に努める。

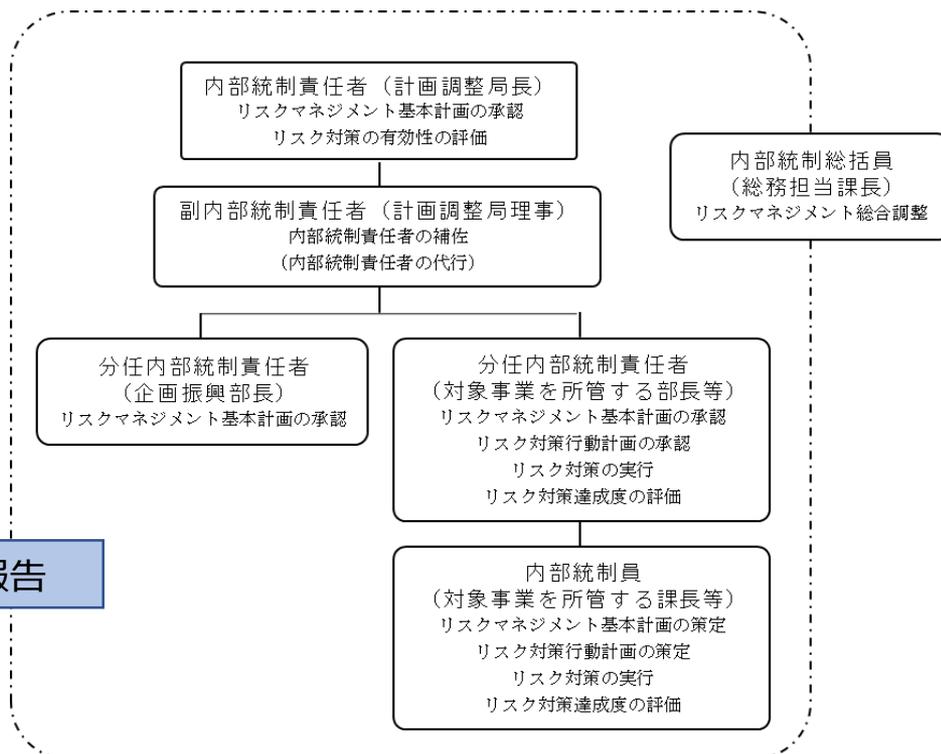
## 1. 事業の進捗状況

- 事業者である関西高速鉄道(株)が2020年8月に都市計画法に基づく事業認可を取得し、2021年10月に工事に着手。
- 現在、(仮称)中之島駅や西本町駅部、難波分岐立坑部等において開削工事を実施中。



## 2. 事業リスクの管理体制

- 平成30年8月に「計画調整局インフラ整備事業等リスクマネジメント運用指針」を策定。
- 令和元年8月になにわ筋線のリスクマネジメント基本計画を策定。
- リスクマネジメントは、右表の管理体制により実施。
- 毎年予算要求に併せて、内部統制責任者によるリスク対策の有効性を評価（令和4年8月実施）。
- 大規模事業リスク会議におけるモニタリング結果については、局の管理体制を活用しリスク管理を実施。



# 進捗およびモニタリング状況等について（報告）

- なにわ筋線整備事業 -

## 3. モニタリング状況等

### ① モニタリング状況（財務リスクの顕在化等の状況）

想定リスク	モニタリング状況（令和3年度末）
国補助金額の不足による事業期間延伸に伴う事業費増加	・ 計画どおりの内示額 ⇒現時点においては、事業費増加リスクの顕在化はない。
用地取得の遅れによる事業期間延伸に伴う事業費増加	・ 新型コロナウイルス感染拡大防止による交渉遅延 ・ 計画どおりとならなかったが測量や交渉は進展 ⇒現時点においては、事業費増加リスクの顕在化はない。
社会情勢の変化による物価、人件費高騰に伴う事業費増加	・ 新型コロナウイルス等による影響から物価や労務費が上昇 ・ 物価上昇率は当初の見込率を上回っているが、昨年度に工事着手したところ ⇒現時点においては、事業費増加リスクの顕在化はない。
なにわ筋線利用者数が計画値を下回り、2種事業者からの線路使用料が減少することによる、第3種事業者に対する大阪市の追加負担	・ 現在、工事中 ⇒現時点では、把握できない。

### ② モニタリング結果を踏まえた事業の財務リスクに対する認識

- ・ モニタリングの結果、当初想定したリスクは顕在化していないことから、現時点で事業費見直しの必要はない。
- ・ 物価、人件費高騰については、今後も上昇の傾向が続くことによる事業費増加リスクの顕在化が懸念されることから、整備主体である関西高速鉄道株式会社に状況を確認しながら、注視して行く。
- ・ 今後も引き続きモニタリングを実施し、他事業で得られた知見にも留意しながら、必要に応じて評価項目の見直しを検討していく。

## 4. リスク管理における今後の課題

- ・ 本事業は、整備主体である関西高速鉄道（株）が大阪府・大阪市・JR西日本・南海電鉄の出資等により事業を実施しており、株主間で協議し合意形成しながらリスク管理を進める必要がある。

## 1. 事業の進捗状況

- ✓ 博覧会協会による会場整備、鉄道輸送力増強にかかる事業など、2025年の万博開催に向けて、全体として順調に進捗しており、事業の全体工程についても、昨年度の会議時点から変わっていない。



## 2. 事業リスクの管理体制

- ✓ 万博推進局は、博覧会協会に適切な事業の執行管理を求めるとともに、設計や工事実施などの各段階で状況確認などを実施。
- ✓ 博覧会協会は、会場整備に関して、大規模な建築工事等については設計施工一括発注方式を採用しており、実施設計の契約にあたり「基本協定」を締結。受注者は、コスト縮減等を検討しながら、上限価格の範囲内におさまるよう努力することとされている。

## 3. モニタリング状況等

### ① モニタリング状況（財務リスクの顕在化等の状況）

想定リスク	実施主体	モニタリング状況
会場建設費の更なる増高による負担額の増	博覧会協会	<ul style="list-style-type: none"> <li>事業費については、計画の1,850億円から増高しないと聞いている。</li> <li>現時点で事業費の増高は生じていないものの、物価・人件費は上昇傾向にあり、リスク評価を見直す。</li> </ul>
会場建設費の負担割合の変更	博覧会協会	<ul style="list-style-type: none"> <li>会場建設費の負担額の変更が提起されるような事象は生じていない。</li> </ul>
会場の建物や構造物の残置	博覧会協会	<ul style="list-style-type: none"> <li>現時点では予定されていない。</li> </ul>
運営費の財源不足による本市負担の発生	博覧会協会	<ul style="list-style-type: none"> <li>運営費は入場料収入と、その他収入で賄う計画となっている。</li> <li>収支状況については、引き続き注視。</li> </ul>
鉄道輸送力増強費の増高による負担額の増	府市	<ul style="list-style-type: none"> <li>事業計画予定通りに進捗しており、事業費の増高は生じていない。</li> <li>現時点で事業費の増高は生じていないものの、物価・人件費は上昇傾向にあり、引き続き注視。</li> </ul>
I R誘致の遅れ等による鉄道維持費負担	府市	<ul style="list-style-type: none"> <li>R4.4に区域整備計画について認定の申請がなされるなど、IR誘致は進んでいる。</li> <li>一方、想定の開業時期は見直されている。([当初] 万博前 ➡ [現状] 2029年秋～冬頃)</li> <li>引き続き動向を随時確認しつつ、誘致できないリスクや、開業時期等の情報を注視。</li> </ul>

## ② リスク評価の見直し状況

- ✓ モニタリングの結果、現時点で事業費の増嵩は生じていないものの、物価・人件費は上昇傾向にあり、想定リスクに対する評価については、最新の状況を踏まえて見直しを行う。
- ✓ 今後も継続してモニタリングを行い、状況の変化があれば、速やかにリスク評価の点検を行う。

### ●想定リスク

会場建設費の更なる増嵩による負担額の増

（会場建設費（1,850億円）について、社会情勢の変化による想定（年1.5%）以上の更なる物価・人件費高騰に伴う事業費増嵩）

#### A 〈金額的影響度〉【-】⇒【低】

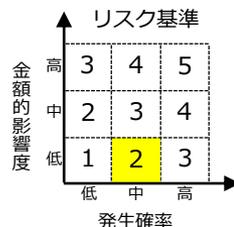
物価・人件費の上昇率の上振れが想定されるが、大規模な建築工事（設計施工一括発注方式）については既に契約済みであり、実施設計にあたり、受注者は、コスト縮減等を検討しながら、上限価格の範囲内におさまるよう努力することとされているなど、博覧会協会は費用の低減や効率的な執行に努めていくことで、1,850億円に収まるように取り組んでいく方針であることから、市財政に与える影響は低いと見込まれる。

#### B 〈発生確率〉【低】⇒【中】

近年の物価・人件費の上昇率は想定を上回っており、今後もその傾向が続くことが懸念されるが、大規模な建築工事については既に契約済みであり、博覧会協会は費用の低減や効率的な執行に努めていくことで、1,850億円に収まるように取り組んでいく方針であることから、「高」と評価するほど事業費増嵩の発生確率は高くないと見込まれる。



A × B <リスク基準> 【2】



<対応の方向性>

【軽減】博覧会協会に適切な執行管理を求めるとともに、設計や工事実施などの各段階で状況確認などを行っていく。