

## 議題 事業リスク管理の取組状況

- ・ なにわ筋線整備事業



# 令和5年度 第1回（第12回）大規模事業リスク管理会議

- なにわ筋線整備事業 - 事業概要

## ■なにわ筋線について

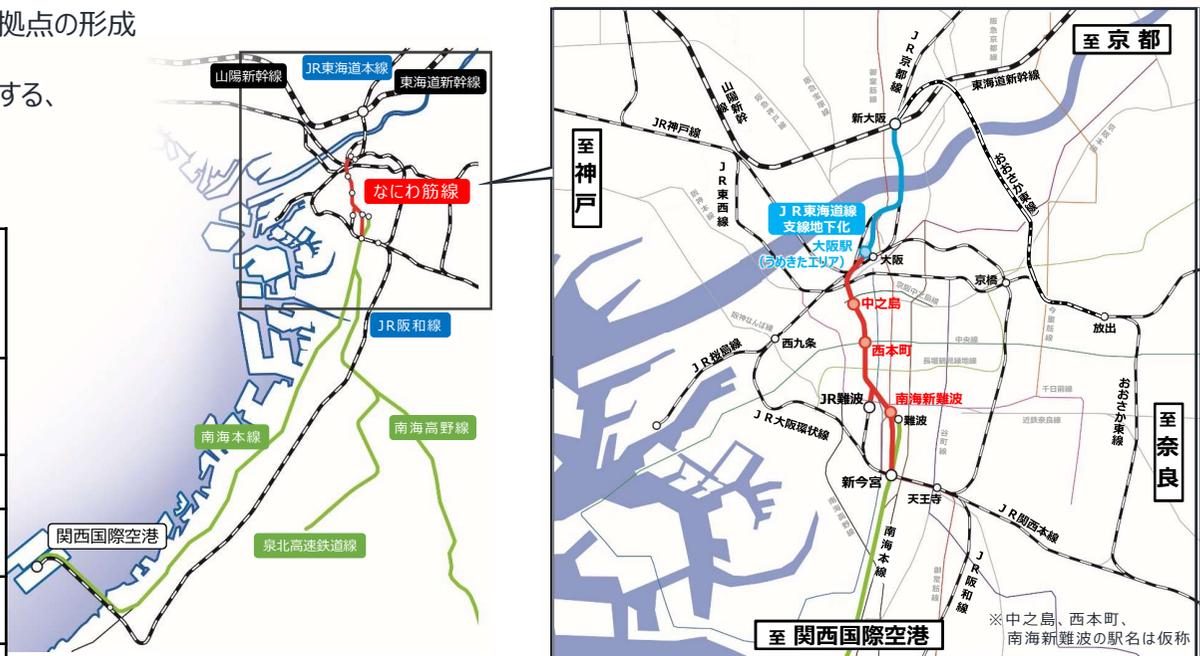
- なにわ筋線は、2023年3月に開業した大阪駅（うめきたエリア）と、JR難波駅及び南海本線の新今宮駅をつなぐ新たな鉄道路線である。
- 大阪都心部を南北に縦貫する都市鉄道として整備し、既存の鉄道路線（JR線、南海線）と接続させることにより、

- 鉄道ネットワークの強化
- 関西国際空港や新幹線新大阪駅へのアクセス改善
- 新大阪、大阪・梅田、中之島、難波、新今宮、天王寺、  
関西国際空港をつなぐ新たな軸の形成
- 沿線拠点開発の促進による都市活動の強化及び交流拠点の形成

等、大阪の国際競争力強化、ひいては関西の活性化に資する、新たな鉄道建設事業である。

## ■事業概要

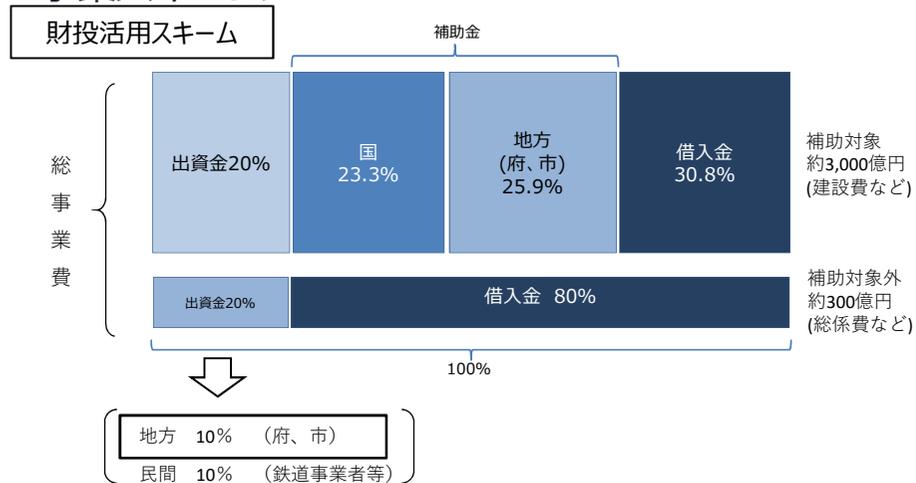
|      |   |
|------|---|
| 区間   | ○共同営業区間 [大阪～(仮称)西本町]<br>○JR営業区間 [(仮称)西本町～JR難波]<br>○南海営業区間 [(仮称)西本町～新今宮(南海)] |
| 建設延長 | 複線 約7.2km<br>(地下6.5km、掘削・盛土0.3km、高架0.4km)                                   |
| 設置駅  | (仮称)中之島駅、(仮称)西本町駅、(仮称)南海新難波駅  |
| 総事業費 | 約3,300億円  |
| 整備手法 | 償還型上下分離方式   |
| 整備主体 | 関西高速鉄道株式会社  |
| 運行主体 | 西日本旅客鉄道株式会社<br>南海電気鉄道株式会社   |
| 輸送需要 | 約24万人/日   |
| 開業目標 | 2031年春（2030年度末）   |



# 令和5年度 第1回（第12回）大規模事業リスク管理会議

- なにわ筋線整備事業 - 事業概要

## ■事業スキーム



|       | 出資金                  | 補助金                  | 借入金     | 計                      |
|-------|----------------------|----------------------|---------|------------------------|
| 国     |                      | 700億円                | -       | 700億円                  |
| 地方    | 330億円<br>(市負担:165億円) | 770億円<br>(市負担:385億円) | -       | 1,100億円<br>(市負担:550億円) |
| 鉄道事業者 | 330億円                | -                    | -       | 330億円                  |
| 整備主体  | -                    | -                    | 1,170億円 | 1,170億円                |
| 計     | 660億円                | 1,470億円              | 1,170億円 | 3,300億円                |

※現時点の想定額

※整備主体の借入金約1,170億円については、開業後の線路使用料収入で償還  
(鉄道事業者が40年で借入金を完済できる額を負担)

## ■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)中之島駅部や(仮称)西本町駅部、南海分岐立坑部、道頓堀川交差部等において工事を実施中。



(仮称) 中之島駅部：土留壁工事中



(仮称) 西本町駅部：土留壁工事中

### ○事業進捗状況（2022年度末）

- 全体進捗率：8% \* 総事業費3300億円のうち執行済み事業費ベース  
うち
- ・ 工事進捗率：5% \* 全体工事予定の事業費ベース
  - ・ 用地等進捗率：16% \* 用地取得予定等の事業費ベース

リスク管理表 (点検・見直し)

事業名：なにわ筋線整備事業

作成日：令和5年8月14日

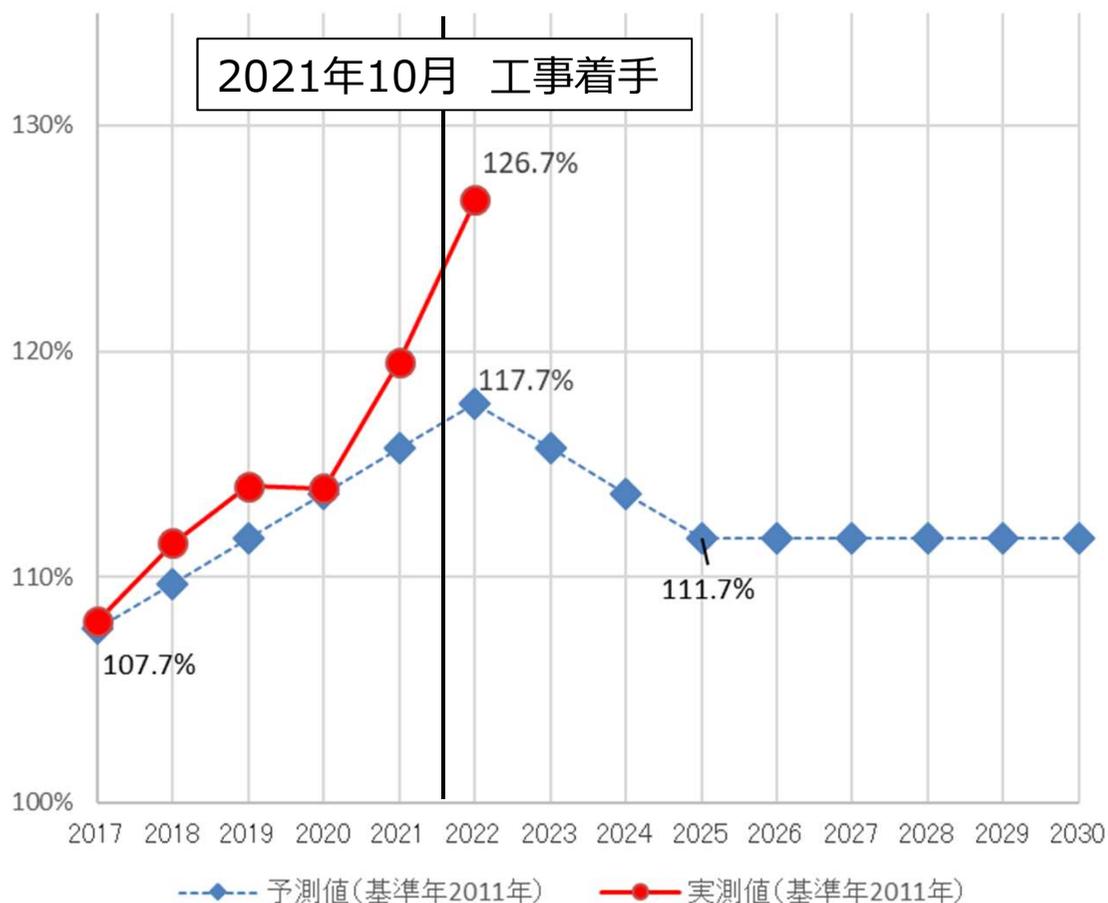
| No. | 想定リスク<br>中分類<br>【小分類】  | これまでのリスク評価 |        |      |        |       |        | 見直し<br>状況 | 想定リスク<br>大・中・小分類<br>または<br>想定リスクの内容   | 事業費内訳<br>積算内容・金額 (うち市費) | リスク評価     |   |   |        |  |        |   |    | 対応策  |       |  |          |
|-----|--|------------|--------|------|--------|-------|--------|-----------|---|-------------------------|-----------|---|---|--------|--|--------|---|----|--|-------|--|----------|
|     |  | 金額的影響度     |        | 発生確率 |        | リスク基準 |        |           |   |                         | 金額的影響度 ※1 |   |   |        | 発生確率 ※2  |        |   |    |  | リスク基準 |  | 対応<br>区分 |
|     |  | ①          | コントロール | ②    | コントロール | ①×②   | コントロール |           |   |                         | ①         | コントロール  | ② | コントロール | ①×②  | コントロール |   |    |  |       |  |          |
| 1   | (追加)   |            |        |      |        |       |        | →         | 大分類：工事費の増加<br>中分類：地質・地盤（地中）リスクの顕在化<br>小分類：地中の土壌汚染、地中障害物、地盤変状、土質条件等の地中リスクへの対応による事業費増加<br>【積算内容】<br>事業計画路線に土対法の区域指定や地中障害物等、その対策費用を見込んでいる<br>【事業費】工事費等約2500億円（約420億円）の内数 | 中                       | 否         | 【想定内容】<br>地下鉄道事業では、想定以上の地盤対策や埋設物撤去が発生すると想定。<br>過去の事例では、約9%の事業費の増加が発生している。             | 中 | 否      | 【想定内容】<br>市内の他の地下鉄道事業で発生していることから、一定程度発生する可能性はあるものと想定                 | 3      | 否 | 軽減 | 開高鉄に対し、実施段階において適切な工法を検討・精査させ、トータルでのコスト削減の徹底を求める。         |       |  |          |
| 2   | (追加)   |            |        |      |        |       |        | →         | 大分類：工事費の増加<br>中分類：不確定事象の発生<br>小分類：法令又は基準又は規制等の改定、天災による被害、前記とする関連事業計画の変更等の不確定事象の発生による事業費増加<br>【積算内容】<br>事業着手後に不確定事象の発生は生じないものとして見込む<br>【事業費】0億円（0億円）                   | 中                       | 否         | 【想定内容】<br>地下鉄道事業では、工事中の事故や計画変更等の不確定事象が発生すると想定。<br>過去の事例では約7%の事業費の増加が発生している。           | 中 | 否      | 【想定内容】<br>市内の他の地下鉄道事業で発生していることから、一定程度発生する可能性はあるものと想定                 | 3      | 否 | 軽減 | 開高鉄に対し、実施段階において適切な工法を検討・精査させ、トータルでのコスト削減の徹底を求める。         |       |  |          |
| 3   | 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                                   | 中          | -      | 中    | -      | 3     | -      | →         | 大分類：工事費の増加<br>中分類：工事費単価の増加<br>小分類：物価高騰<br>物価、人件費高騰に伴う事業費増加<br>【積算内容】<br>過去の事例から今後2%で一定期間上昇し、その後下降し一定水準になるものと見込む<br>【事業費】総事業費 3,300億円（550億円）の内数                        | 高                       | 否         | 【想定内容】<br>現在の上昇率が今後5年間続き、以降は一定で推移すると想定  | 高 | 否      | 【想定内容】<br>今後の社会情勢の変化によっては、想定以上のリスクが発生する可能性はある                        | 5      | 否 | 軽減 | 開高鉄に対し、実施段階において適切な工法を検討・精査させ、トータルでのコスト削減の徹底を求める。         |       |  |          |
| 4   | (追加)   |            |        |      |        |       |        | →         | 大分類：用地費の増加<br>中分類：社会経済状況の変化<br>小分類：社会情勢の変化による地価や補償費の高騰に伴う事業費増加<br>【積算内容】<br>用地取得を完了する令和7年度までの用地費と補償等を見込む<br>【事業費】用地費等 約800億円（約130億円）の内数                               | 中                       | 否         | 【想定内容】<br>なにわ筋線沿道の地価は、事業化前の2017年に比べ約1.5倍となっており、現在の地価上昇率が今後も続く想定                       | 中 | 否      | 【想定内容】<br>今後の社会情勢の変化によっては、想定されるリスクが発生する可能性はある                        | 3      | 否 | 軽減 | 用地について取得状況、取得に要した費用を確認し、開高鉄に対し、トータルでのコスト削減の徹底を求める。       |       |  |          |
| 5   | 用地取得の遅れによる事業期間延伸に伴う事業費増加                                     | 中          | -      | 中    | -      | 3     | -      | →         | 大分類：間接費の増加<br>中分類：事業期間の延長<br>小分類：用地取得の遅れ<br>用地取得の遅れによる事業期間延伸に伴う事業費増加<br>【積算内容】<br>用地取得の遅れは生じないものとして見込む<br>【事業費】0億円（0億円）   | 低                       | 否         | 【想定内容】<br>鉄道事業では、用地取得が遅れるなどにより事業期間が延長し、総係費増加による出資金が増加すると想定<br>過去の事例では2年延長した事例が発生している。 | 中 | 否      | 【想定内容】<br>市内の他の鉄道事業で発生していることや、コロナの影響、一部の地元での事業反対運動等によって、遅れが生じる可能性はある | 2      | 否 | 軽減 | 開高鉄に対し、円滑に用地取得が進むよう、地権者への丁寧な説明等も求めるとともに、用地取得について進捗管理を行う。 |       |  |          |
| 6   | 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                                    | 中          | -      | 中    | -      | 3     | -      | →         | 大分類：市費負担割合の増加<br>中分類：財源の不足<br>小分類：国費等の本市以外の負担<br>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<br>【積算内容】<br>国費配分額の不足は生じないものとして見込む<br>【事業費】0億円（0億円）  | 低                       | 否         | 【想定内容】<br>鉄道局予算が限られている中で、現在事業中の他路線の年次計画によっては、鉄道局予算を超過する恐れがあり、総係費増加による出資金が増加すると想定      | 中 | 否      | 【想定内容】<br>今後の他路線の新規鉄道の事業化により国庫補助金が不足すると想定                            | 2      | 否 | 軽減 | 国費を確保できるよう、引き続き要望を行っていく。                                 |       |  |          |
| 7   | 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 | 中          | -      | 中    | -      | 3     | -      | →         | 欄外参考へ<br>※大規模事業リスク管理会議では、整備時のリスクについて取り扱うこととしたため   |                         |           |   |   |        |  |        |   |    |  |       |  |          |

(参考) 開業後の想定リスク

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

## ■ 工事費単価の増加による事業費増加リスクの想定

- ・2021年10月に工事着手。
- ・2022年で当初想定の上昇率2%/年を上回っており、工事費増加リスクの顕在化が懸念される。
- ・今後も引き続き、整備主体である関西高速鉄道(株)に対し事業費への影響のモニタリングが必要。



### 【建設工事デフレ】

- ・前年度比では上昇率6.0%

### 【当初のリスク想定】

- ・建設総合デフレータの過去5年間の平均上昇率から、上昇率を2%/年と設定
- ・東京オリンピック開催年前後の2022年まで建設投資が継続すると予測
- ・過去の長野オリンピック開催時の経験則から2025年まで建設投資が減少すると想定
- ・2026年以降は緩やかな下落が推測されるが、不確定要素が大きいことから一定で推移すると想定

※2011年度を100とした場合の、「建設総合」デフレーターをグラフ化したもの

※実績値は、「建設総合」デフレーター(R5.5付、2015年度基準)を活用し、2011年度基準に換算