

**令和7年度第1回（第16回）  
大阪市大規模事業リスク管理会議 議事要旨**

**[開催概要]**

1. 日 時 令和7年10月27日（月） 14:30～15:30
2. 場 所 大阪市役所 5階特別会議室
3. 議 事 議題 事業リスク管理の取組状況  
・JR片町線・東西線連続立体交差事業
4. 出席者  
(外部委員) 北山座長、遠藤委員、高瀬委員、大砂委員  
(内部委員) 横山市長、高橋副市長、西山副市長  
(所 管 局) 建設局  
(事 務 局) 市政改革室

**[会議次第]**

1. 開会 事務局より、出席者紹介
2. 議事  
議題 事業リスク管理の取組状況  
[資料1] JR片町線・東西線連続立体交差事業  
所管局（建設局）より説明
3. 閉会

## 【議題 事業リスク管理の取組状況】

＜資料1 JR 片町線・東西線連続立体交差事業＞

- 凡例
- 外部委員
  - 内部委員
  - 所管局

○(所管局である建設局より、資料1 P.7 の【財源等】における市費負担算出の考え方として、「想定リスクである土壤汚染等(撤去費用 90 億円)は、発生確率が高いと考えられるため事業費に計上。ただし、想定段階のため、一旦、全額を市費負担としている。このため、市費負担は合計 507 億円となる。」との説明がなされたことを受けて)市費負担の考え方を確認したい。事業費 1,031 億円から鉄道事業者が負担する 14 億円を差し引き、行政側負担が 1,017 億円。想定リスクである土壤汚染等の撤去費用 90 億円については想定段階であり全額を市費負担としているため、一旦、これを 1,017 億円から差し引きし、927 億円。市費負担は、927 億円の 45%である 417 億円に、土壤汚染等の撤去費用 90 億円を足して、507 億円になる。市費負担の算出の考え方は、これでよいか。

➤ (建設局)そのとおりである。

○事業主体は大阪市であり、市費負担が 500 億円以上である本事業について、対象事業の要件を満たすものとして、本日より会議事項として取り扱うということで良いか。

＜委員から異論なし＞

それでは、本日より会議事項として取り扱うこととする。

○1点目、本事業は大阪市内でも重要な拠点である京橋駅周辺の整備ということで、大変喜ばしい。一方、事業期間が令和 12 年度～令和 35 年度という予定で、かなりのロングランとなる事業である。地価高騰による事業費増加のリスクということで、令和 13 年度に着手し令和 25 年度まで用地取得期間を想定しており、高騰増分として 139 億を見込むとなっている。リスクとして想定されているコストをどのように下げていくかということも今後事業を進めていく上においては非常に重要である。

事業の絶対条件でもある用地取得について、全体の事業費の 10%以上の想定リスクを一応盛り込んであるが、用地取得というのは、当然先になり開発が進むほど、周辺の土地価格は高騰していくものと思う。これらの用地取得を可能な限り先行させることにより、リスクとして想定している 139 億円というコストを少しでも発生しないようにするというような事業の進め方はできないか。

2点目、鉄道事業者負担が約 1.4%、14 億円となっている。本事業は地下化を予定しているということで、鉄道事業者負担というのは受益者負担に近く、鉄道事業者が得られる収益はかなり大きいのではないか。同じ大阪市大規模事業リスク管理会議の対象事業である「阪急京都線・千里線連続立体交差事業」と比べても、市民感覚や国民感覚としても 14 億円というのは低いのではないか。それだけ市の負担が大きくなる。このあたりの割合について、今後変更される可能性はないのか。

➤(建設局)1点目、用地取得については、計画的な取得を基本としているが、沿線の皆様からご協力をいただくことがあるので、どのような体制でしていくのかこれから検討していくこととなる。ご指摘の通り、可能な限り先行するほど用地取得費用は地価高騰の影響を受けにくくなると考えられるため、計画的に用地取得できるように努めていく。また、今後設計を行っていくため、用地取得に係る範囲についても極力小さくする手法も検討していく。そのような工夫も交えながら、地価高騰の影響を少なくしていきたい。

➤(建設局)2点目、鉄道事業者負担金について、正直なところ私どもとしても少ないと感じている。鉄道事業者から示されたこの金額は、あくまでも現在価値による踏切の除却益や土地貸付益を考えており、今後のまちづくりの効果については含まれていない。まちづくり効果がどのくらいあるのか、現段階で我々として

も示しにくいところもあるが、今後物価高騰、地価高騰は当然想定されるため、今後そういったところも含め、鉄道事業者へしっかりと訴え、協議してまいりたい。

➢(建設局)少し補足すると、連続立体交差事業について、一般的に高架式で施工する場合、鉄道事業者負担は概ね 10%をひとつの目安にするということに要綱※上、なっている。地下化で施工する場合、鉄道事業者の受益を積み上げて整理することとされており、現段階では鉄道事業者から提示されている鉄道事業者負担金は 14 億円でしかないということである。今後、まちづくりの効果を考え積み上げていきたい。土地の評価も本市で行い、まずはそれを入口にし、要綱で示されている負担割合の目安を念頭に置きながらしっかりと鉄道事業者と協議していきたい。

(※国土交通省 [都市における道路と鉄道との連続立体交差化に関する細目要綱](#))

■(高橋副市長)本事業は別線工法で工事を行う予定である。現在線は地上で鉄道が走っているが、北側に移設され、現在線は更地になっていく予定である。市民感覚からすれば、鉄道事業用地から宅地になり、更地になれば土地の評価が上がり、鉄道事業者の受益分が増大するのではという意見が出て当然かと思うので、そこは鉄道事業者と協議してしっかりと説明できるようにしてもらいたい。

○低未利用地は、鉄道事業者に帰属するというふうに理解してよいのか。

➢(建設局)低未利用地は鉄道事業者の土地、別の事業者の土地、市の用地もある。

➢(建設局)現在線の上は鉄道事業者の用地である。

➢(建設局)今後の土地の利用形態、まちづくりに合わせ、土地をどのように使っていくかにより評価するべき受益の額が変わってくるので、そういったところを積み上げた上で、鉄道事業者負担金をしっかりと協議していきたい。

○この事業を進めることにより、開かずの踏切を含む踏切が3か所も解消され、地域の方にとって環境が非常に良くなり、土地の価格も上がると思われる。土地価格の評価は今後の鉄道事業者との協議と思うが、よろしくお願ひする。

○リスク管理表の NO.1 と NO.2 について、リスク基準のコントロールが「否」となっている。コントロールは完全にはできないかもしれないが、「否」と言い切つていいものか。先ほどからの話もあったが、土地の取得を早めていくことを検討していくことなので、まったくコントロールができないわけでもない。その旨を対応策に記載したほうが、市民にも伝わりやすいのではないか。

➢(建設局)NO.2 のリスク基準のコントロールが「否」であることについて、地価については我々ではコントロールできないということで、「否」という表現をしている。用地の計画的な取得は、先ほど申し上げたとおり、体制の問題であったり、地権者の皆様のご協力次第であったりする。当然、我々が努力をしていかなければならぬが、なかなか難しいところがあるというのが正直なところ。現段階では、対応策の欄に記載するには表現が難しいと考えている。ただ、モニタリングをしっかりとしていくことが我々の方針であるので、事業を進めるにあたって、もっと具体的な内容が出てくれば、隨時記載していきたい。

➢(建設局)少し説明を追加する。委員がご心配しているところについてはごもっともである。我々がしっかりと取り組まないといけない。先ほども申し上げた通りで、リスク管理表の NO.1 と NO.2 のリスク基準のコントロールが「否」で、NO.3が「可」ということについて、NO.1 と NO.2 は外的要素としての物価上昇や地価上昇に対しては、コントロールができない。一方で NO.3については、事業期間は延伸することが多いので、延伸しないようにしっかりと取り組み、我々がコントロールしないといけないので「可」にしている。

○NO.1、NO.2のリスク基準コントロールについては、不動産市場・労働市場・生産要素市場などの競争市

場を通じた物価や金融市場による金利水準などはコントロールできないため、「否」で良いと思う。ただ取引相手との交渉について、全てが外的要因と認識し、大阪市が外的要因として対応し、結果として全て受け身の状態で、税金を使って支払うということではない。大阪市としてもアクションを起こす余地も十分にある。NO.1、NO.2について、何を頑張っていくのかもう少し具体的に書き込まれた方が市民の皆さん方も安心材料になるのではないか。

➢(建設局)承知した。表現はこちらで考えさせていただく。

○重複になるかもしれないが、一番大きなリスクは計画の遅れと事業の長期化であると思う。確かに、市場をコントロールすることはできないが、計画が進んで具体化していくれば、地価が高騰していくことはわかっているため、大阪市として基準を明確にして、用地取得の協力を求めるものは求め、協力が得られないものまで延々と協力を求め続けるのではなく、一定の限度を越えても、なお、理解を得られないときにはどうするか方針を決めておくのがよいのではないか。

土壤汚染についても、発生する可能性が高いということでリスクとして認識をしているが、土壤汚染があったらあったとして、それに応じた工法を事前に十分検討できればと思う。途中で工法変更となると、事業費は上がっていくため、計画を前倒しで実践していく、そこをきっちり内部ではモニタリングしていただきたい。

リスク管理表では、土壤汚染や地中障害物、そのようなものが記載されているが、寝屋川水系のすぐ横に位置するということからいけば、災害意識や災害の可能性が高まれば、更に現在想定している以上の災害対策が必要になるのではないか。そのあたりについても念頭に置いておいて、計画を練っておく必要があるのではないか。それとこれは市民感覚的なところで、リスクとしてどう評価するかは難しいかもしれないが、現段階では京阪電車、メトロの鶴見緑地線の京橋駅が一体化する形にはなっていないが、計画が具体的になり市民にも周知されていくと、市民からのいろんな要望が出てきて、それならこういう風なまちづくりがいいのではと計画変更せざるを得なくなる可能性もあるのではと危惧する。各鉄道の結節点の組み方や人の流れなど、計画の中で将来のまちづくりを十分に見通し、対応も可能な計画にしていただきたい。

○災害や水害に対する対応についてもリスクとしてしっかり認識していただきたい。京阪電車やメトロの鶴見緑地線との関係も含めたまちづくりが必要ではないかという話も出ているので、計画の検討を進めるうえで、こうした観点も意識するよう、よろしくお願ひしたい。

土壤汚染等の撤去費用 90 億円について、これから設計や調査をしていく現段階では、概算のため大阪市の全額負担となっているが、今後の国との交渉において、国負担 55% の方向となるようしっかりと調整していただきたい。また、変電所の移設費用について、所有者が鉄道事業者であるとのことであるが、一部でも所有者負担を求められないのか。

➢(建設局)土壤汚染の費用については、項目としては国からもしっかりと補助をすると回答いただいているが、ただ量が確定していない段階で、いくら補助ができるとは言えないため、本市の方の財源として、一旦、事業費を担保しているものである。こうした経過から、当然、国から補助をいただけるという認識である。変電所の移設費用については、所有者は鉄道事業者となってはいるが、本事業をするために移設が必要ということであれば、事業の中の費用で賄う必要がある。ただし、その土地ができるにより得られる受益については、受益側つまりは鉄道事業者に負担してもらわなければと認識している。こうした鉄道事業者の受益に相当する部分について、鉄道事業者負担の積み上げに当然反映させることになると私どもとしては考えている。また報告していきたい。

＜全体を通じて＞

■(横山市長)北山座長はじめ、委員の皆様におかれましては、ご多忙の中ご参加・ご議論いただきましたことについて、改めて御礼申し上げる。

本日議論いただいた JR 片町線・東西線連続立体交差事業は、道路環境の改善や京橋駅周辺のまちづくりで大変重要な意味を持つ。オープンイノベーション施設「クイントブリッジ」が新たにオープンしたほか、京橋公園のリニューアルなどもあり、大阪のいわゆるヒガシのエリアとして、これからも力を入れていきたいと思っているエリアである。

大阪城周辺はポテンシャルが高いエリアであり、大阪公立大学との連携など、ヒガシエリアは回遊性をいかに上げていくかというところが非常に大きな課題である。鉄道による地域の分断を解消し、また回遊性を向上させることでエリア全体の価値を高めていくというまちづくりを長期に渡るが目指していきたい。

委員からもあったとおり、四半世紀以上先まで続く大変気の長い事業である。引き続き、リスク管理の観点から委員の皆様の意見をいただきたい。よろしくお願ひ申し上げる。

もう1点、万博について、皆様のお力を賜り、大小課題はあるものの、無事閉幕を迎えることができた。また多くの方に楽しんでいただくことができた。

一方で、会場建設費の議論を振り返ると、二度にわたり増額の議論となり、それに際して建設的な意見をいただき、本市の中でもしっかり意識を持ってリスク管理を執り行ってきたところである。改めまして皆様方のお力添えに感謝申し上げる。

レガシーとして、屋根リングの一部、約 200m 部分を残すという議論が今行われている。その費用については、黒字となった会場運営費の剩余金や、国の補助金等を充てていくということで調整、検討しているところである。

今後とも大規模事業のリスクについて適時適切に評価し、その過程を公表していくことで、市民の皆さんへの説明責任を果たしていきたい。引き続きのお力添えよろしくお願ひ申し上げる。

○横山市長ありがとうございました。本事業については、これまでの大規模事業リスク管理会議の経験を活かして非常にうまく整理していたと感じる。これからも潜在的なリスクについて早い段階で把握し、リスクが発生しないよう予防し手当を打つこと、またリスク発生時における適切な対応をお願いしたい。本日、地価高騰や事業費高騰について、結局は用地取得を早めに終わらせることで増分を抑えることができるという意見もあった。用地取得は計画的に行うとのことであるが、地域の方の理解を得ながらしっかりと交渉し、早めに取得をすることによって、リスクを発現させないよう対応をお願いしたい。鉄道事業者負担について、本事業により道路交通網が整い、まちづくりの上でも非常に価値があり、土地の利用価値も上がる。それらも含めた上で鉄道事業者と適時交渉してもらいたい。また、土地の土壤汚染費用等に関しては、内容が明確になり見積もれる段階になれば国の負担についてしっかりと交渉していくことなので、引き続きお願ひする。本日ご出席の皆様、ありがとうございました。