資料番号１

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

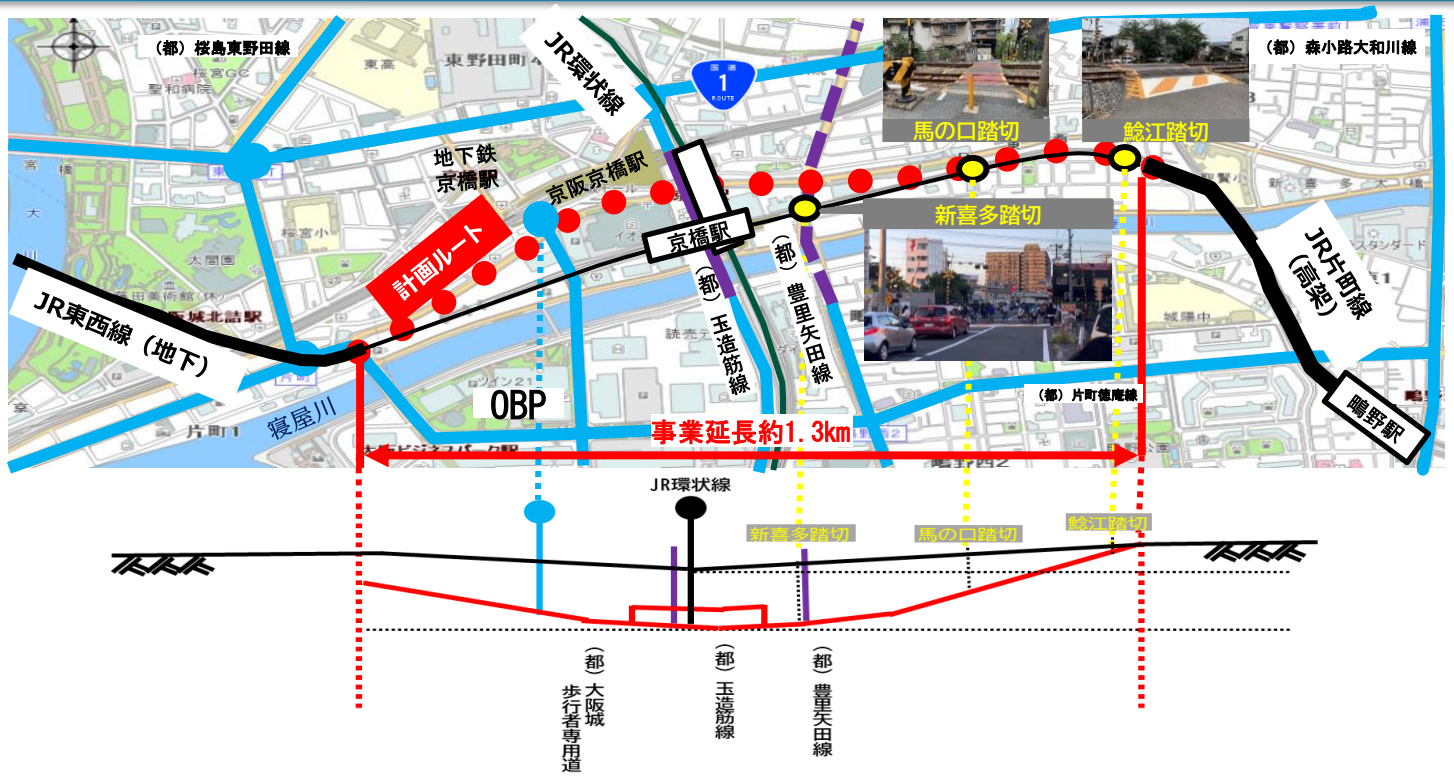
議題　事業リスク管理の取組状況

・JR片町線・東西線連続立体交差事業

令和7年度 第1回（第16回）大規模事業リスク管理会議

- JR片町線・東西線連続立体交差事業– 事業概要

建設局



〔 経　過 〕

平成12年度	着工準備採択
平成13年度～	連立補助調査・検討
平成26年度	事業休止（財政状況が厳しいこと等により休止）
平成29年度	都市再生緊急整備地域の指定 （大阪城公園周辺地域[大阪京橋駅周辺]）
令和4年度	「大阪のまちづくりグランドデザイン」で、 “魅力ある複合的な国際拠点の形成を推進”（大阪城・周辺エリア）
令和7年度	「大阪城公園周辺地域まちづくり方針」の公表 大阪市建設事業評価有識者会議の開催

〔大阪市建設事業評価有識者会議（令和7年5月14日）〕

（対応方針（案））

京橋駅周辺におけるまちづくりに関する機運が高まってきている。また、事業中の他の立体交差事業の進捗が見られ、本事業の再開のめどが立ってきたことから、事業の優先度も踏まえて、前回評価時（H26）の事業休止から

「**事業継続（B）予算の範囲内で着実に継続実施**」

とする方針案。

→ 会議の結果、「**妥当**」であるとの意見を聴取。

（※市としての対応方針の決定は、令和8年2月予定）

令和7年度 第1回（第16回）大規模事業リスク管理会議

- JR片町線・東西線連続立体交差事業– 事業概要

建設局

【 目 的 】

○ 道路交通環境の観点における目的

・ 広域交通ネットワークの形成(幹線道路機能の強化)

・ 遮断交通･渋滞の解消

○ 沿線まちづくりの観点における目的

・ 交通結節機能の強化

・ 土地利用価値の向上

・ 住環境の向上

【 概 要 】

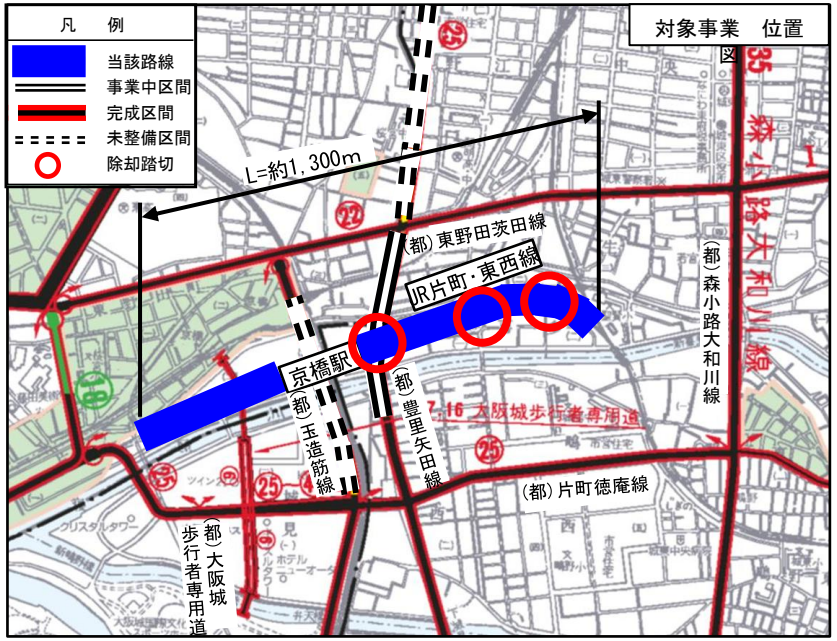
◆ **事業主体**
大阪市

◆ **連続立体交差事業**
延長：約1,300m
踏切除却数：3箇所
地下化駅数：1駅
施工方式：地下化

◆ **事業費**
約1,031億円[市費負担507億円]

◆ **事業期間**
令和12年度～令和35年度(予定)

【 位置図 】 都島区片町2丁目～城東区新喜多2丁目



令和7年度 第1回（第16回）大規模事業リスク管理会議
- JR片町線・東西線連続立体交差事業– 事業概要

建設局

【 連続立体交差事業について 】

○連続立体交差事業の定義

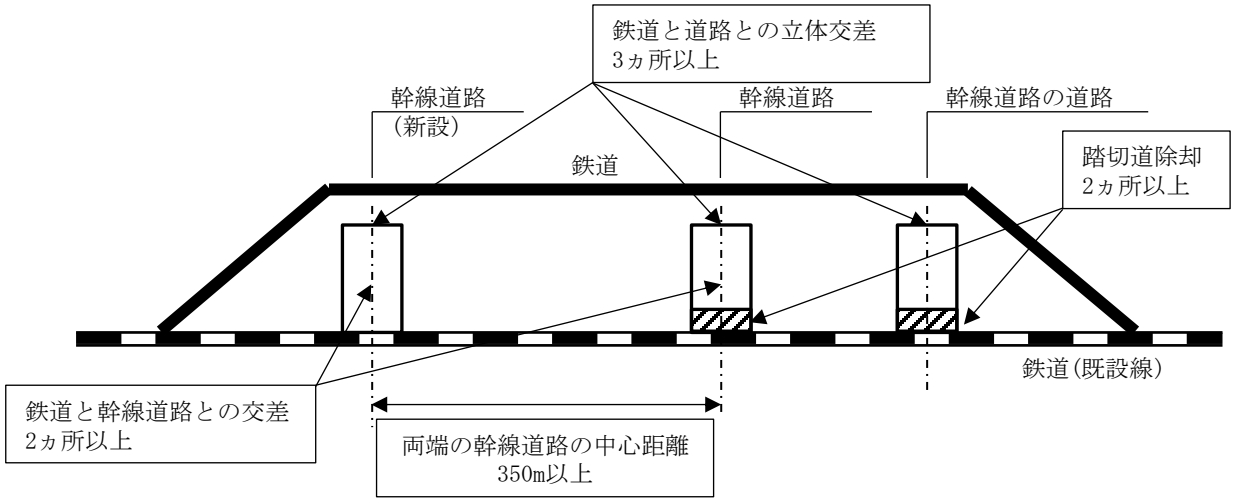
第２条

（３）連続立体交差化
施工基面を沿線の地表面から離隔して既設線に相応する鉄道を建設するものであって、次のいずれかに該当するものをいい、既設線の連続立体交差化と同時に鉄道線路を増設することを含むものとする。

一　鉄道と幹線道路（道路法による一般国道及び都道府県道、都市計画法により都市計画決定された道路をいう。）とが２ヶ所以上において交差し、かつ、その交差する両端の幹線道路の中心間距離が３５０メートル以上ある鉄道区間について、鉄道と道路とを同時に３ヶ所以上において立体交差させ、かつ、２ヶ所以上の踏切道の除却（既に当該鉄道と立体交差化された道路の鉄道と交差する箇所において行われる車線の増加を伴う改築又は道路構造令（昭和 45 年政令第320 号）に適合していない構造をこれに適合させるために行う改築を含む。）を行うもの。

「都市における道路と鉄道との連続立体交差化に関する要綱」より

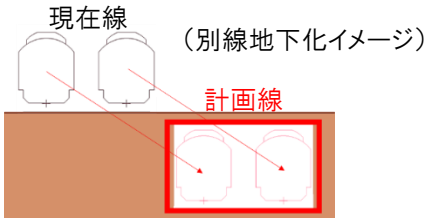
基本形（高架方式）



○今回の施工方式

➡ 高架方式の場合、JR環状線が支障となるため、地下化方式を採用し、工期が短く、事業費が低くなる別線地下化方式を採用

（別線地下化方式 … 現在線を走らせながら、その横に地下構造物を構築）



【 目的（詳細） 】

○ 道路交通環境

・ 南北方向の広域ネットワークの整備が課題であるが、本事業により鉄道と踏切の平面交差を解消することで**広域交通ネットワークの形成(幹線道路機能の強化)**を図る。

・ 歩行者交通量が多く、列車本数が多いため遮断時間の長い踏切の除去が課題であるが、本事業により3つの踏切を除却することで**遮断交通や渋滞の解消**を図る。

・ 地区内道路の脆弱性が課題であるが、本事業と合わせた地区内道路･デッキ整備により、**地区内における通行安全性や利便性の確保**を図る。

○ 沿線まちづくり

・ 国内外主要都市をつなぐターミナル駅にふさわしい交通結節機能の強化が課題であるが、駅北側での駅前広場整備に加えて、本事業に伴い、駅南側においても現在線路跡地等を活用した駅前広場の整備が可能となり、関西国際空港方面等とのバス路線及び大阪城周辺の各エリアを結ぶ新たなモビリティ等の利便性が強化される。加えて、駅の移設による他鉄道との乗換距離の短縮となり、**交通結節機能の更なる強化**につながる。

・ まちの魅力を高めることが課題であるが、本事業により現在線路跡と低未利用地の一体利用が可能となり、**土地利用価値の向上**につながる。

・ 地域への居住促進が課題であるが、本事業による地域分断の解消や鉄道騒音の解消により、**住環境の向上**を図る。

令和7年度 第1回（第16回）大規模事業リスク管理会議

- JR片町線・東西線連続立体交差事業– 事業概要

建設局

道路交通環境

広域交通ネットワークの形成

遮断交通・渋滞の解消

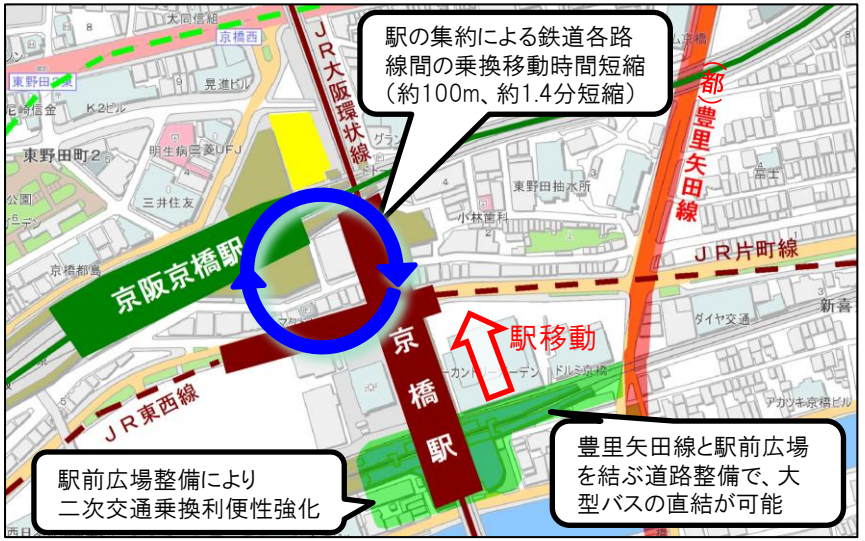
○新喜多踏切（歩行者ボトルネック）
踏切交通遮断量 （※R1データ）
30,442台時／日（自動車）
88,119台人時／日（歩行者等）

○鯰江踏切（開かずの踏切）
踏切遮断時間 （※R1データ）
45分／時（ピーク時）

沿線まちづくり

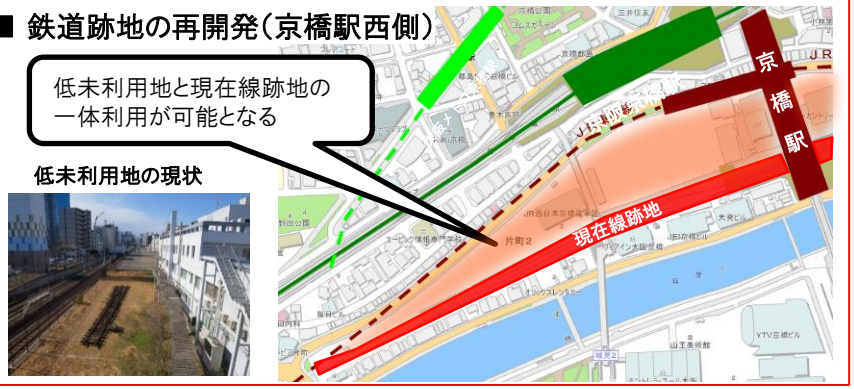
交通結節機能の強化

■ 駅の移設・駅前広場の整備



土地利用価値の向上

■ 鉄道跡地の再開発（京橋駅西側）



令和7年度 第1回（第16回）大規模事業リスク管理会議

- JR片町線・東西線連続立体交差事業– 事業概要

建設局

■除却踏切一覧

No	踏切名	道路種別	都市計画道路名	道路管理者	道路名	法指定	R1データ						
							踏切種別	踏切遮断時間		交通量			踏切交通遮断量	
								ピーク時	1日あたり	自動車	自転車	歩行者	自動車	歩行者等
								分/時	時/日	台/日	台/日	人/日	台時/日	台人時/日
1	新喜多	市	豊里矢田線	大阪市	主要地方道 上新庄生野線	—	歩行者BN	39	9.6	3,171	4,676	4,503	30,442	88,119
2	馬の口	—	—	—	未認定道路	—	—	39	7.7	0	139	359	0	3,835
3	鯰江	市	—	大阪市	城東区 第1795号線	—	開かず	45	10.8	18	364	402	195	8,273

・歩行者BN(ボトルネック)　：　自動車・歩行者・自転車の踏切交通遮断量50,000台人時/日以上
かつ歩行者・自転車の踏切交通遮断量20,000台人時/日以上

・開かず　：　ピーク時遮断時間40分/時以上

・踏切交通遮断量(台時/日・台人時/日)　：　交通量×踏切遮断時間

1. 新喜多踏切

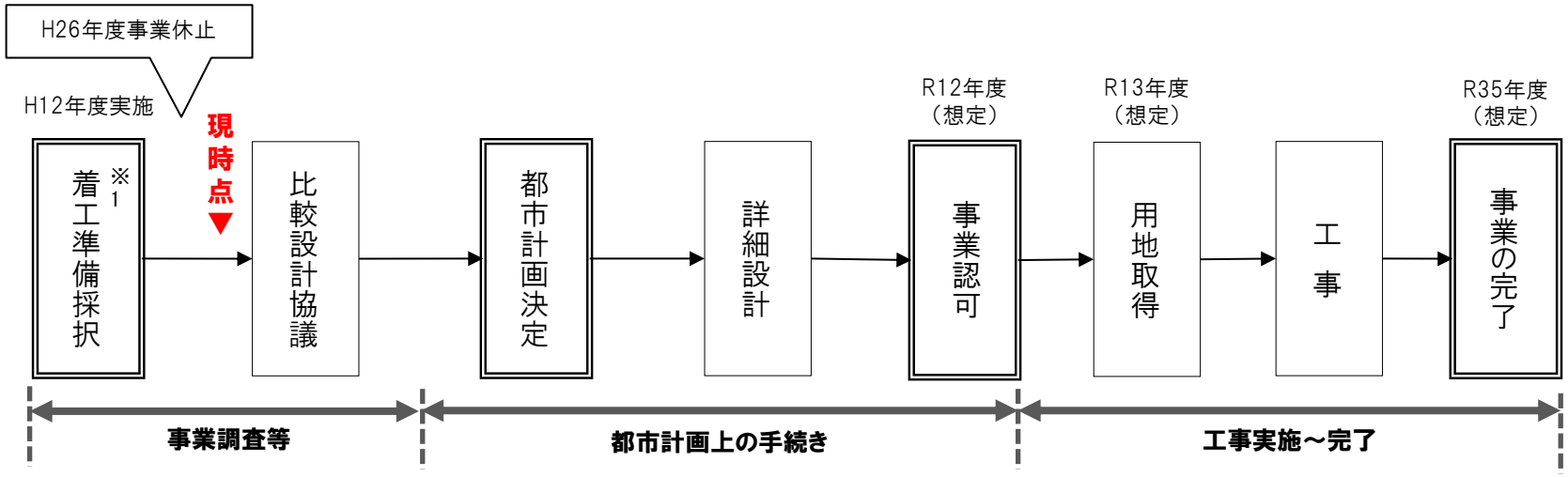
2. 馬の口踏切

3. 鯰江踏切

令和7年度 第1回（第16回）大規模事業リスク管理会議
- JR片町線・東西線連続立体交差事業– 事業概要

建設局

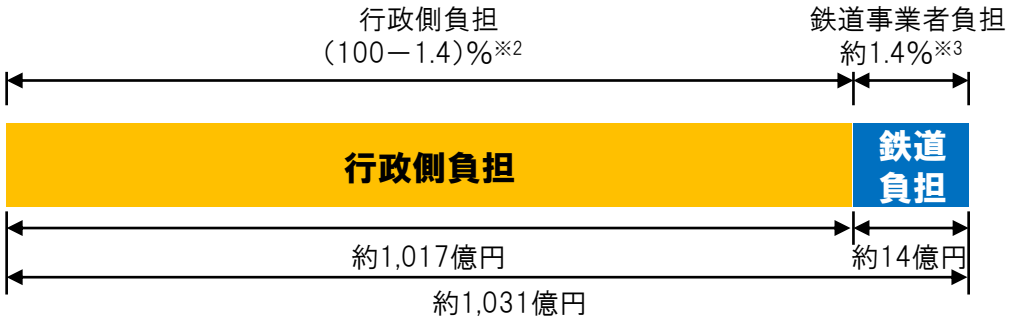
■事業スケジュール等



※１　都市計画決定や事業認可取得及び工事の施工に必要な測量・試験・設計等の準備等に対し、国から採択をうけるもの。

【 財源等 】

・ 鉄道受益相当分※1を鉄道事業者が負担、残りを行政側が負担



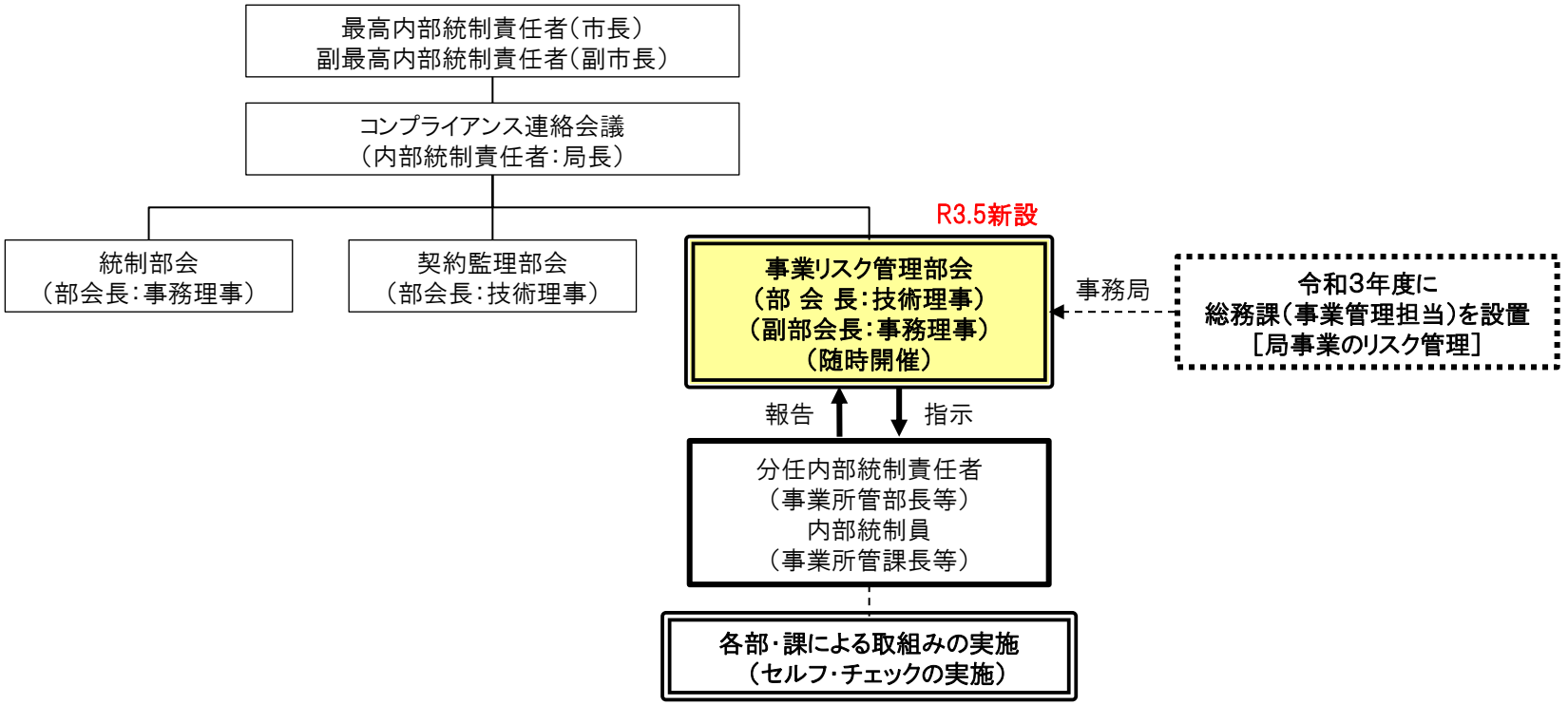
※１　鉄道受益には、地下化に伴い有効活用できる鉄道用地の貸付益及び踏切除却による受益を想定している。
※２　行政側負担のうち、連続立体交差事業に係る国庫補助事業（個別補助制度）［国土交通省所管］が適用された場合、負担割合は国55%, 市45%となる
※３　鉄道事業者負担割合に係る今後の協議の進捗に伴い、行政側負担・鉄道事業者負担は変更の可能性がある。

■事業リスクの管理体制

（目的）
建設局所管のインフラ整備事業等の実施に際しては、本市財政への負担となる事業費の増加や工期延期による事業完了の遅れなど、市民生活に影響を与えかねないリスクが潜在していることから、これまでの各担当による取組みに加え、局全体で横断的なリスクマネジメントに取り組む。

（体制）
内部統制責任者である局長をトップとする内部統制体制に『事業リスク管理部会』を令和3年5月に設置。各事業におけるリスクの洗い出し、評価、対応策の検討等をマネジメントする。

（効果）
・潜在リスクの早期把握
・リスク発生の未然防止
・リスク発生時の適切な対応



令和7年度 第1回（第16回）大規模事業リスク管理会議

- JR片町線・東西線連続立体交差事業– 事業概要

建設局

■リスク管理表

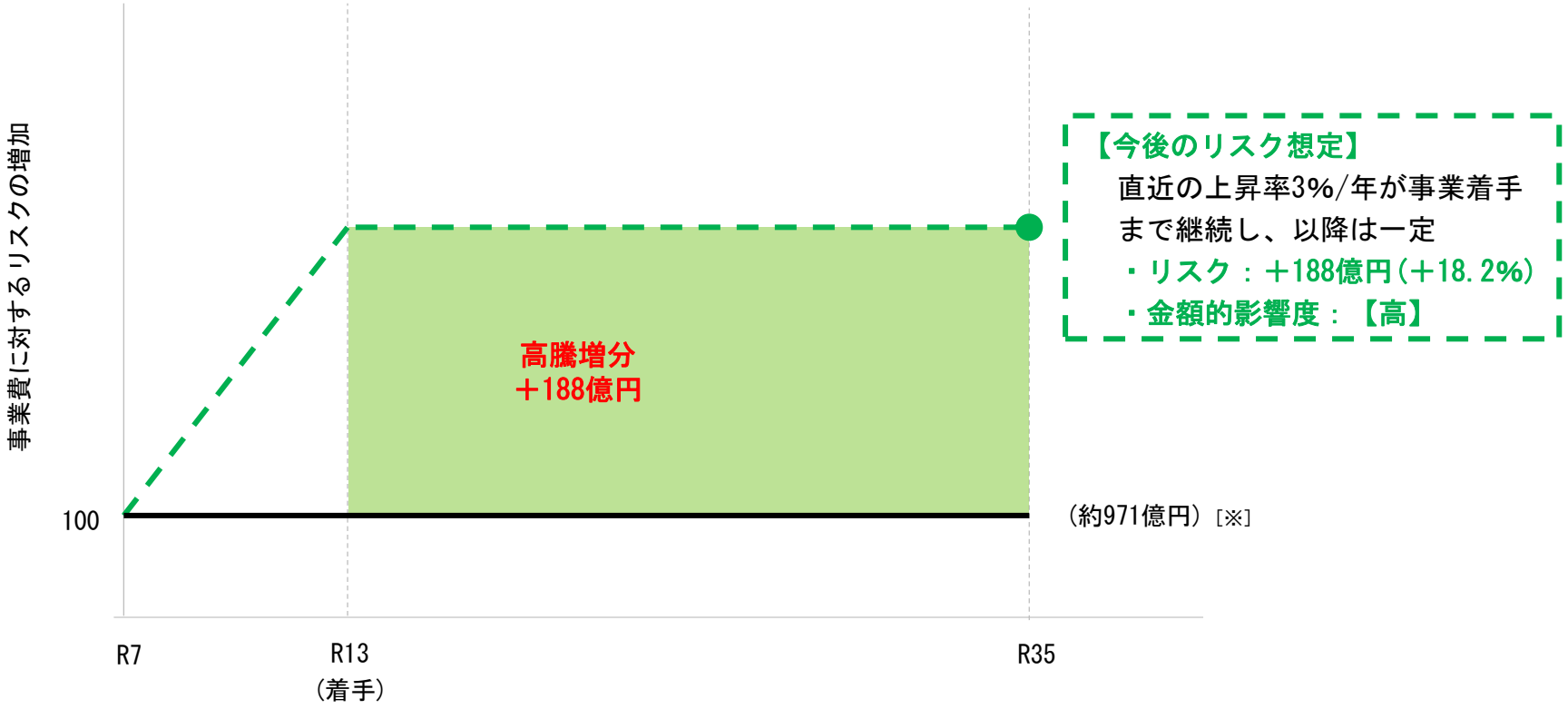
No.	想定リスク	事業費内訳	リスク評価									対応策
			金額的影響度			発生確率			リスク基準		対応区分	
	大-中-小分類 または 想定リスクの内容	積算内容・金額（うち市費）	①	コントロール	想定内容・影響額（うち市費）	②	コントロール	想定内容	①×②	コントロール		
1	大分類：工事費の増加 中分類：工事費単価の増加 小分類：物価高騰 社会情勢の変化による事業費増加（工事費高騰）	【積算内容】 物価高騰について令和7年度以降一定との想定であるため、社会情勢の変化による事業費増加費用は計上していない。 【事業費】0億円（0億円）	高	否	【想定内容】 直近1年の物価上昇率3%が着手時期まで上昇し、以降一定で推移した場合を想定。 【影響額】188億円（85億円）	中	否	【想定内容】 今後の社会情勢の変化によっては、リスクが生じる可能性はある。	4	否	受容	物価上昇の推移を注視し、リスク管理に努めていく。
2	大分類：用地費の増加 中分類：社会経済情勢の変化 小分類：地価高騰 地価高騰による事業費増加	【積算内容】 都市計画決定前の着工準備採択の段階であるため、地価高騰による事業費増加費用は計上していない。 【事業費】0億円（0億円）	高	否	【想定内容】 地価公示より、周辺エリアの直近1年の地価変動率8.5%（商業地域）、 9.2%（準工業地域）が用地取得完了予定時期まで上昇し続けた場合を想定。 【影響額】139億円（63億円）	中	否	【想定内容】 今後の社会情勢の変化によっては、リスクが生じる可能性はある。	4	否	受容	地価上昇の推移を注視し、リスク管理に努めていく。
3	大分類：事業費の増加 中分類：事業期間の延伸 小分類：地価高騰・現場管理費等増額 事業期間延伸による事業費増加	【積算内容】 都市計画決定前の着工準備採択の段階であるため、現時点では事業期間延伸による事業費増加費用は計上していない。 【事業費】0億円（0億円）	中	否	【想定内容】 用地取得の遅れに伴う事業期間延伸による事業費増加が考えられるため、約8年遅延した場合の工事費高騰(地価高騰や現場管理費等増額)を想定。 【影響額】93億円（42億円）	中	可	【想定内容】 他事業でも用地取得の遅れに伴う事業期間延伸が生じていることから、リスクが生じる可能性はある。	3	可	軽減	事業認可後、計画的な用地取得に向けて、地権者等への交渉に努めていく。
4	大分類：工事費の増加 中分類：地質・地盤（地中）リスクの顕在化 小分類：地中障害物等 現地詳細調査に伴う設計変更による事業費増加	【積算内容】 すべての発生土が土壌汚染されている場合の増額をリスクとして計上。 また、地中障害物等が出てくる恐れがあることから、他事業の実績を考慮して、地中障害物等の撤去費用をリスクとして計上。 【事業費】90億円（90億円）	中	否	【想定内容】 土壌汚染の撤去費用は、現計画にて、すべての発生土を土壌汚染されている見込みであるため、さらなるリスクは未計上。また、地中障害物等の撤去費用は、詳細設計・調査を実施していないため、現時点では影響額の算出は不可。 【影響額】－億円（－億円）	高	否	【想定内容】 他事業でも地中障害物等が出てきていることから、リスクが発生する可能性は高い。	4	否	軽減	詳細調査を実施できるタイミングで、鉄道事業者と連携してリスク管理に努めていく。 新たな事象やリスクが発生した場合は、速やかに精査を行い、必要に応じて事業計画を見直す。
5	大分類：工事費の増加 中分類：不確定事象の発生 小分類：設計条件等の変更 調査・設計等の深度化による事業費増加（工事費高騰）	【積算内容】 都市計画決定前の着工準備採択の段階であるため、現時点では調査・設計等の深度化による事業費増加費用は計上していない。 【事業費】0億円（0億円）	中	否	【想定内容】 事前調査・設計等の深度化や周辺まちづくりなどにより、駅部周辺の支障移設や、既存函体との取付部等の施工内容・方法等が変更となった場合のリスク額を想定。 【影響額】99億円（45億円）	中	否	【想定内容】 他事業でも事前調査等で変更が生じていることから、リスクが生じる可能性はある。	3	否	軽減	新たな事象や想定以上のリスクが発生した場合は速やかに精査を行い、必要に応じて事業計画の見直しを行う。

■社会情勢の変化による事業費増加（工事費高騰）

【想定内容】

直近１年の物価上昇率３%が着手時期まで上昇し、以降一定で推移した場合を想定

影響額：188億円（うち市費85億円）



※ 物価高騰については、令和７年度以降一定との想定のため、現在の事業費（約971億円）に社会情勢の変化による事業費の増加費用は計上していない。

■地価高騰による事業費増加

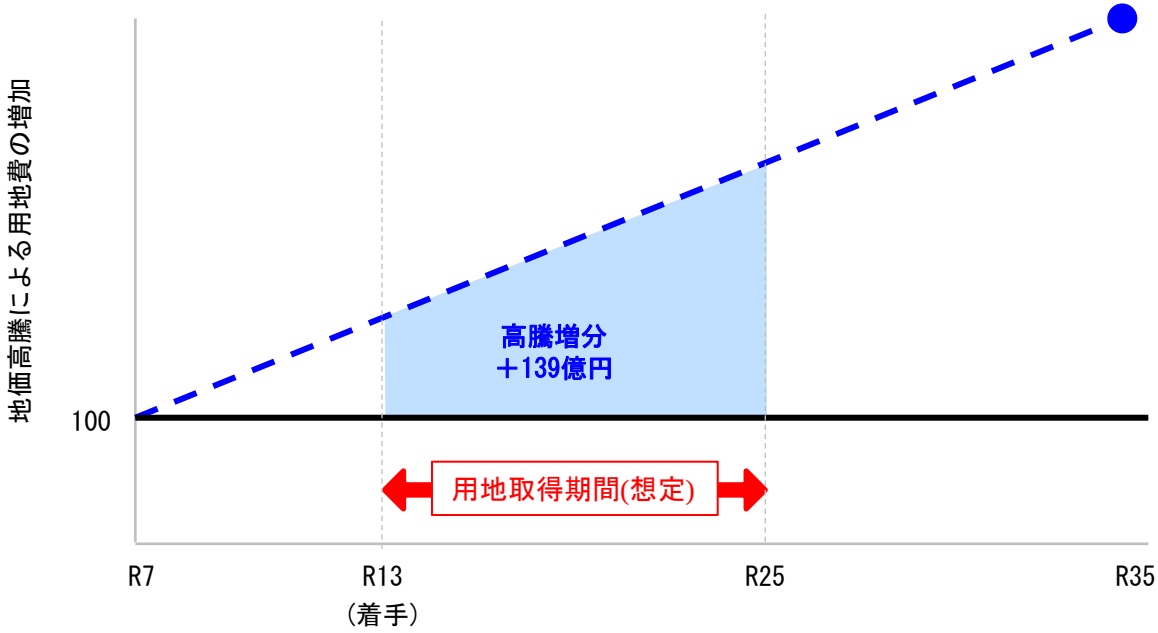
【想定内容】

地価公示より、周辺エリアの直近１年の地価変動率8.5%（商業地域）、9.2%（準工業地域）が用地取得完了予定時期まで上昇し続けた場合を想定

影響額：139億円（うち市費63億円）

周辺エリアの地価公示額（円/㎡）

	R6	R7	上昇率
商業地域	693,000	752,000	8.5%
準工業地域	282,000	308,000	9.2%



【今後のリスク想定】

直近1年の地価変動率（商業地域8.5%/年、準工業地域9.2%/年）が用地取得完了まで継続した場合

- **リスク：＋139億円(＋13.5%)**
- **金額的影響度：【高】**

用地費
約57億円［※］

※ 現時点都市計画決定前の着工準備採択の段階であるため、事業費（約1,031億円）内訳の用地費（約57億円）に地価高騰による事業費の増加費用は計上していない。

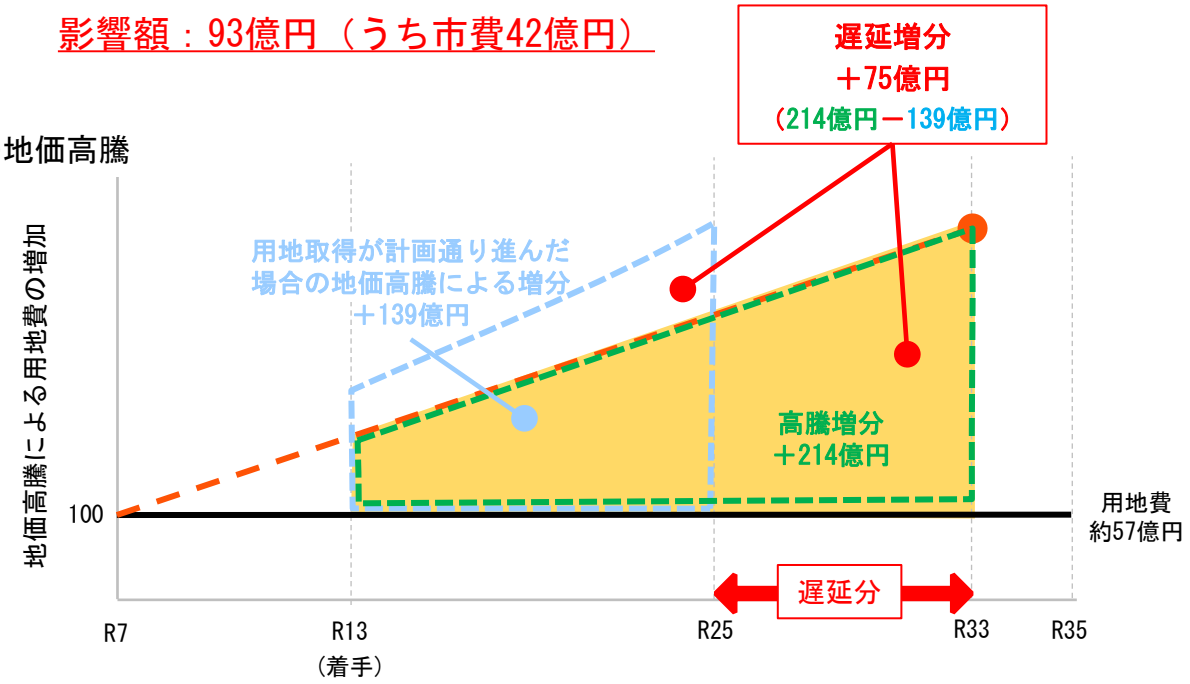
■事業期間延伸による事業費増加

【想定内容】

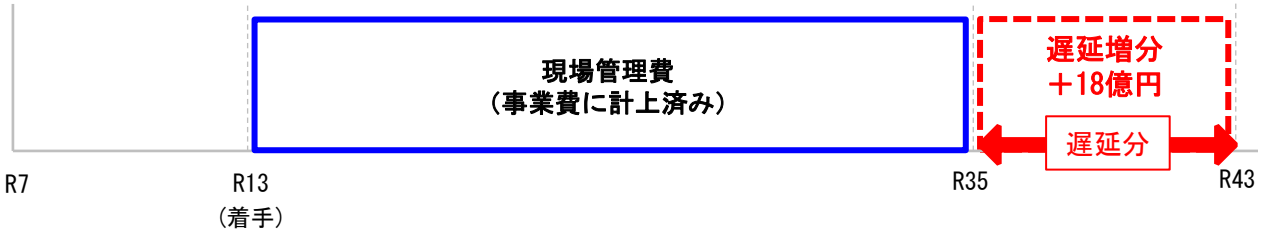
用地取得の遅れに伴う事業期間延伸による事業費増加が考えられるため、「阪急電鉄京都線・千里線（淡路駅付近）連続立体交差事業」の実績を基に約８年遅延すると仮定した場合の事業費増加（地価高騰や現場管理費等増額）を想定

影響額：93億円（うち市費42億円）

○地価高騰



○ 現場管理費等増額



【今後のリスク想定】

用地取得の遅れにより、地価高騰が継続した場合及び現場管理費などの諸経費が増額した場合

- **リスク：＋93億円（＋9.0%）**
- **金額的影響度：【中】**

○ 地価高騰

遅延した８年間も、直近1年の地価変動率（商業地域8.5%/年、準工業地域9.2%/年）で地価高騰が継続した場合

遅延による増額リスク：＋75億円

○ 現場管理費等増額

遅延した８年間で、現場管理費などの諸経費が増額した場合

遅延による増額リスク：＋18億円

※ 現時点都市計画決定前の着工準備採択の段階であるため、事業費（約1,031億円）に事業期間延伸による事業費の増加費用は計上していない。

■現地詳細調査に伴う設計変更による事業費増加

【積算内容】

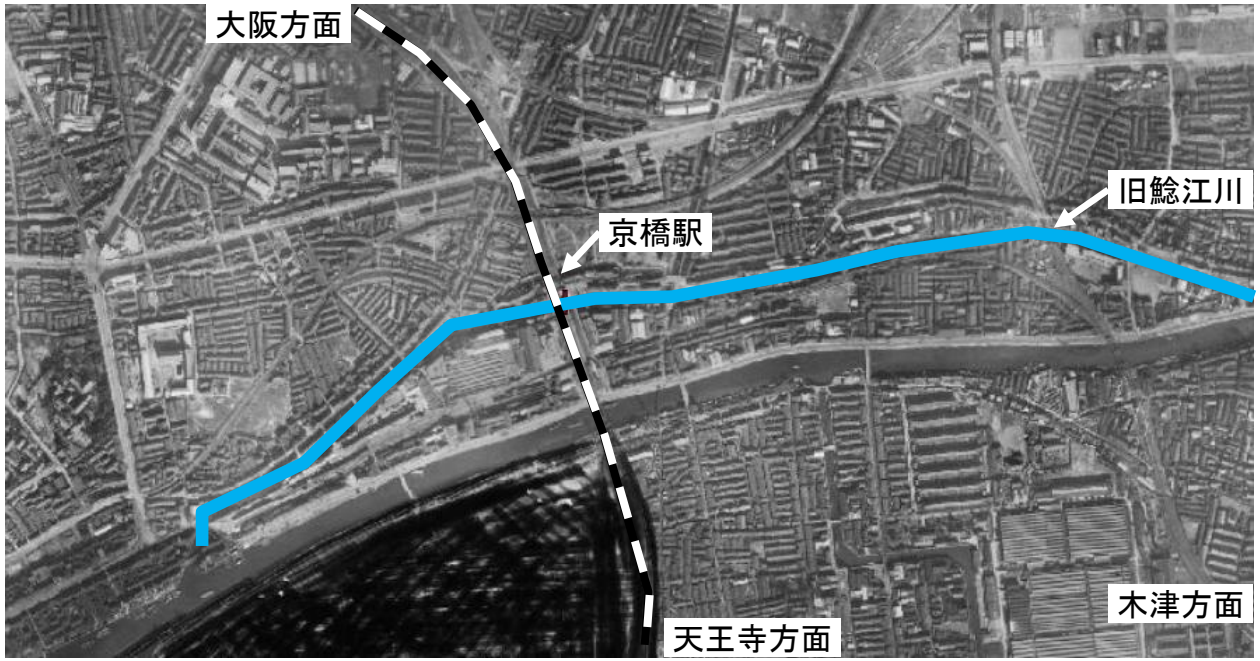
計画ルートが旧鯰江川上を通ることから、汚染土処分費用・地中障害物等撤去費用を計上し、一定のリスクを想定

→ リスクが発生する確率が高いため、**事業費に計上**　　事業費：90億円（うち市費90億円）

- **汚染土処分費用**　：掘削土すべてが汚染されている想定で算出
- **地中障害物等撤去費用**：不発弾探査は、京橋駅リニューアル工事時の調査費用をもとに延長割で算出
  支障物撤去は、JR東海道線支線地下化の実績や旧河川敷であることを考慮して算出

→ 汚染土撤去費用は全ての発生土が汚染されている見込みで事業費に計上しているためさらなる事業費増額のリスクは考えられない。

→ 地中障害物等撤去費用は、詳細設計・調査未実施のため現時点で影響額の算出不可。



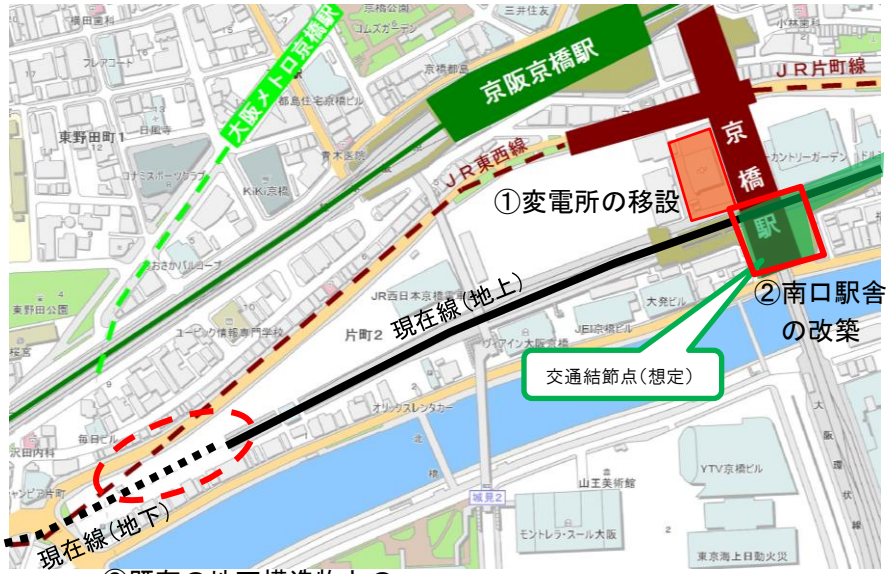
1942年現地周辺航空写真

■調査・設計等の深度化による事業費増加（工事費高騰）

【想定内容】

事前調査・設計等の深度化や周辺まちづくりなどにより、駅部周辺の支障移設や、既存地下構造物との取付部等の施工内容・方法等が変更となった場合のリスク額を想定

影響額：99億円（うち市費45億円）



③既存の地下構造物との接続部の施工

①変電所の移設

事前調査・設計等の深度化や周辺まちづくりにより、変電所が移設となる可能性

②南口駅舎の改築

事前調査・設計等の深度化により、南口駅舎の改築が必要となる可能性

③既存の地下構造物との接続部の施工

既存地下構造物と新設地下構造物の取付部において、今後の施工検討により増額の可能性

※ 都市計画決定前の着工準備採択の段階であるため、事業費（1,031億円）に現時点では調査・設計等の深度化による事業費増加費用は計上していない。