

**令和7年度第2回（第17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8年1月27日（火） 13:30～15:30
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
 - ・淀川左岸線（2期）事業
 - ・JR片町線・東西線連続立体交差事業
 - ・阪急電鉄京都線・千里線連続立体交差事業
 - ・なにわ筋線整備事業
 - ・夢洲土地造成事業報告
 - ・2025年日本国際博覧会（大阪・関西万博）会場建設費
4. 出席者
 - （外部委員） 北山座長、遠藤委員、大砂委員、高瀬委員
 - （内部委員） 西山副市長、高橋副市長
 - （所管局等） 建設局、計画調整局、大阪港湾局、万博推進局、大阪都市計画局
 - （事務局） 市政改革室

【議題 事業リスク管理の取組状況】

凡例

- 外部委員
- 内部委員
- 所管局

＜資料1 淀川左岸線（2期）事業＞

○リスク管理表について、事業期間が長期であることから、前回からの変化だけではなく、過去からどのように変化してきたのか、市民目線で分かりやすく見える化した方がよいのではないかと。事業期間において、事業が安定してきているのか、懸念材料がまだあるのかどうか等の経過を踏まえて毎年度確認ができるよう、リスク項目毎にあればよいと思う。入口から出口まで、全体像がわかるような見せ方をするとよいのではないかと。

○定期的に説明されるため、前回からの変化がわかる場合もあるが、長期に及ぶ事業期間において、当初の計画の段階からどういう形で推移してきているのかがわかると、我々リスクを評価・管理する委員や市民の方も更によく理解できるのではないかと。金額的影響額について、何らかの推移がわかるような形で示せるように検討いただきたい。これは建設局だけの話ではなく、他の事業も同様に検討いただきたい。

リスク管理表NO.1「国費配分の不足」における金額的影響度のうち、影響額の算出方法が変更になったということであるが、前回どういう形で算定していてどれぐらいだったのか、今回どのような算定方法の見直しを行って、結果どうなったのか、経緯も含めてご説明願いたい。

➤（建設局）昨年度までは国費配分額の実績により影響額を算出していたが、今後必要となる事業費が一定ではないことから、今年度より国費配分率で計算することとした。要求額に対し、配分されなかった分について影響額として算出をしている。前回までは、影響額は135億円と算出していたが、今回、国費配分率の実績に基づいて算出し、150億円とした。

○用地取得率が99.9%、事業進捗率も59.0%と令和5年度末から11%上昇しており、非常に良かった。物価上昇率は年8%を想定しているとあるが、万博が終わったり、建設業の労働法規が厳しくなったり、また職人不足と報道されたりしており、建設業者にも大きな変化があると思われる。次年度以降の契約はこれからか。それとも既に契約締結済みで、リスクは顕在化しない見通しか。そのあたりの評価について、どのように考えているか。

➤（建設局）淀川左岸線2期本体工事については、完了まで契約締結している。物価上昇に伴い契約書に定めのあるスライド条項に基づく契約変更等は今後あり得るため、リスク評価は引き続き行っていく必要があると考えている。リスク顕在化の見通しは、引き続きモニタリングしていく。

○過去に地中障害物などのリスクが顕在化していたという経過があるが、完成まで約7年ということで、事業期間の延伸リスクは相当低く、ほぼ予定通りで完成できるという見通しか。

➤（建設局）工事では何が起こるかわからないという意味で工期延期のリスクがゼロになることはない。しかしながら、現時点で顕在化しているものはないことから、令和14年度完成を予定として進めている。

○事業期間が長期にわたると、事業費や金額的影響額も変化していく。その推移がわかるような資料を建設局や市政改革室でご検討いただきたい。また国費の確保に向けて引き続き要望活動等をお願いしたい。事業期間についても、あと7年と完成が近づきリスクは低くなってきていると考えられるが、物価や人件費高騰など新たな事象が見えてくる可能性がある。引き続きリスク管理に努め、必要に応じ事業計画を見直していただきたい。

<資料2 JR片町線・東西線連続立体交差事業>

○前回のリスク管理会議で報告をしたばかりであり、事業認可もこれからという状況である。事業完了は令和35年であるが、状況は常に変化していくもののため、長期的にリスク管理ができるようモニタリングしていただきたい。

<資料3 阪急電鉄京都線・千里線連続立体交差事業>

○質問を含め、2点ある。1点目、今後精査をするとはいえ、実際、既に2025年の時点で、会議資料3ページで示すとおり想定リスクが顕在化しているとすれば、幅があるとはいえ、どの程度の着地点になるのかがわかるように、改めて説明資料を更新する必要がある。2点目、事業期間延伸について、いくつか理由が述べられているが、通常こういった土木系の事業というのは、地中埋設等、事業計画時点で想定し難い事態が発生して、施工内容、あるいは施工手法を根本的に見直すことはあると思う。ただこの連立事業に限って言うと、完成まであと6年というところで、実際に現地を見ても、要塞のような構造物が既に立ち上がっている。今述べたような変動要素の大きい工事は大体終わっているように見受けられるにも関わらず、事業期間の延伸が見込まれる状況となっている点について説明願いたい。

▶(建設局)まず1点目について、リスクの着地点については、見直す予定である。今回はあくまでも、現時点で顕在化した事業費を示させていただいた。まだ精査中の金額もあるため、次回のリスク管理会議において、全体の着地点を示したいと考えている。2点目の工期延伸について、全工区で工事が進んできており、一定、工期延伸のリスクは減ってきているとは考えているが、会議資料1ページの事業概要の図にも記載があるが、7工区について、JR東海道新幹線をまたぐ区間の工事着手ができていない状況であり最大の懸案事項となっている。現在JR東海と詳細協議を進めているところであり、工期や施工方法など詳細を詰めるにあたり期間延伸のリスクが出てきたことから、今回ご報告するものである。

○今日の時点で、まだどういう工法で、どのぐらいの施工期間で進めるかということが定まっていないということか。

▶(建設局)ほぼ詰めてきてはいるが、最終的なご報告に至るにあたって、関係者の合意がとれていない。次回のリスク管理会議までにしっかりと整理して報告したい。

▶(建設局)補足すると、施工の方法は概ね決まっている。ただ、営業線の上で、JR東海に施工をお願いするということで、どの時間帯にどれだけのステップを踏んでやるのか、もう少し細かい施工計画を立ててからでないと期間については見えてこない。現在、最終段階の協議を重ねているところであり、期間がどうしても延びるだろうということが概ねわかってきたものの、どのぐらいの期間であるのかについては、現在調整しているということをご理解いただきたい。

○リスク管理表について、今回の事業費増額に際し、精査中の項目もあるため、令和6年11月作成のものから更新していないという理解で良いか。もう1点、安全対策の強化等は精査中となっているが、交通誘導員等は当初から想定できたのではないか。状況に変化が生じ、急に必要になったのか。

▶(建設局)リスク管理表については、ご指摘のとおりである。また、交通誘導員等については当初から見込んでいたが、警察との協議や、地元からの意見を反映し、現場の安全対策を第一に考えた結果、増員が急遽見込まれることとなった。大変規模の大きい事業であり、事業費に影響することとなった。

○地中障害物について、何ヶ所かで全く別の想定外のものが出てきたということであるが、何が残っていたのか。土地の履歴等を見ても想定しにくいものであったのか。

➤(建設局)何かはわからなかった。管理者がわかれば求償することもできるが、所有者も不明であったことから、障害物として我々の方で撤去した。

○過去に出た障害物の形状や位置関係から、今後の事業区間区域で出てくる可能性をある程度見込めるのか。

➤(建設局)掘削作業は今後少なくなってくるため、ご指摘のリスクはかなり低いと考えている。

○実際にリスクがある程度顕在化してきたということで、リスク管理表の更新や、事業費や事業計画の見直しについて、検討が必要であると思う。手順やスケジュール、リスク管理会議での報告の予定について説明いただきたい。

➤(建設局)精査中の項目もあることから関係者との協議を踏まえ、次回リスク管理会議で報告したい。

○事業計画及び事業費の見直しと、リスクの影響額の算出を並行して進め、来年度のリスク管理会議において報告すると考えてよいか。

➤(建設局)その通りである。次回会議においてもご議論いただきたい。また、事業計画変更については、来年度の事業再評価でも並行して外部の視点から意見・助言を求める予定である。

○関係者との交渉もよろしく願いたい。

■(高橋副市長)冒頭に説明した淀川左岸線2期では、令和2年度と令和4年度の2回にわたり事業費を増額した。1回目は1,162億円から1,918億円、2回目は1,918億円から2,957億円であった。そこから令和6年度に有料道路事業を入れて2,457億円に事業費を減額したが、これまでリスク管理会議においてはできるだけ前倒してご説明してきたという経緯がある。事業費の精査を行い会議で速やかに報告していきたいと考えており、地元の方、市民の方へ説明を果たすためにも、今回のリスク会議において確定している249億円増額について、前倒して報告した。来年度もしっかりと事業を精査してまいる。引き続きご指導よろしく願いたい。

○想定されるリスクが顕在化してきたとタイムリーに報告があり、大阪市のリスク管理がさらに進んできていると実感している。事業費の見直しをはじめ、想定リスクの影響額を見ながらどう対応していくか、早く着手することにより、結果、事業費全体を抑えることもできると思われる。引き続きよろしく願いたい。

<資料4 なにわ筋線整備事業>

○開業目標が2031年春ということで、あと5年程期間があるとはいえ、本線シールドの設計等、工事の根幹に関わるところが、まだ流動的であると解釈をしたが、間違いないか。

➤(計画調整局)現在、鋭意、関係者協議を進めている。内容について見極めるよう、関西高速鉄道株式会社に申し伝えているが、工法の検討等、精査を進めている状況であるため、これらが整い次第、速やかに報告をするよう伝えている。

○あと5年で開業を迎えようという段階まで来ている中で、事業の進め方の根幹のところはまだ定まっていない。これが定まる時期はいつ頃になる見通しか。

➤(計画調整局)繰り返しになるが、関係者協議や設計を進めている。これらが整い次第、関西高速鉄道から報告いただけると認識している。

○時期について、概ねいつ頃になるのか、聞いていないのか。

▶(計画調整局)色々な調査の中で、不確定要因が出てきている。地盤調査結果を踏まえて、シールドの設計などを進めている。それに伴い事業費がいくらになるのか、積み上げをしている段階であるので、1年や、秋までかかるものではない。事柄がきちんと報告できるように関西高速鉄道へ求めているため、精査でき次第、報告したい。

■(高橋副市長)

淀川左岸線2期や阪急連立等、建設局が主体となってやっている事業とは違い、なにわ筋線は、本市が出資する立場で、関西高速鉄道が事業者になっていて、どうしても会社の事情で難しいところがある。しかしながら、来年度にはきちんと報告ができるよう指示していく。

○ぜひお願いしたい。令和5年8月に作成したリスク管理表 NO.3 の物価、人件費高騰のところを見ているが、過去の事例から2%で一定期間上昇と想定し、事業費の算定をしている。物価上昇率が2%という点については、他の事業で7%、8%とみている中で、非常に大きなインパクトがあり、本線シールドの設計も検討するということである。2031年春開業ということで、早急に事業費の見直しをするとともに、国との交渉等も必要である。大阪市から関西高速鉄道へ報告を求めているとのことであるが、しっかりと精査した上で総事業費がいくらになるのか、どのくらいのインパクトがあるのか、早急に把握して、その金額によってはそれぞれ対応を考えていかないといけない。例えば大阪市でも独自で物価上昇や人件費高騰等、簡単なシミュレーションや概算で試算はできないのか。

▶(計画調整局)

大阪市が主体となっている事業ではなく、関西高速鉄道の事業ということで、株主等の関係者も多数おり、関係者間で合意形成を図りながら進めている事業である。大阪市独自でシミュレーションするのは課題があると考えている。これまで株主総会をはじめ、様々な場で、都度、事業の進捗等については物申し、個別の交渉も含めてやってきているため、引き続きしっかり行ってまいる。

○その状況は理解できる。ただ、独自でシミュレーションしてそれを根拠に事業主体と議論をしろというのではなくて、開業まであと5年というところで、金額的にも非常に影響が大きいと想像ができ、関係者が多数いる分、その調整も時間がかかる。大体どれぐらいのものになるのかを市としても想定しながら、タイムスケジュールを決めてしっかりモニタリングしていただきたい。

○2031年春開業で工事進捗率が約15%。資料に記載の駅舎工事や駅周辺工事について、実際のシールド工事で繋がると考えるとあと1~2年で工事が完了するのではと考える。引き続き駅舎工事や設備工事もあると思うが、進捗計画は、ここが山場になるのか。

▶(計画調整局)

道路下のような用地取得が不要な部分については工事が可能なところから着手している。用地取得が必要な部分は、交渉の状況にも差があるが、後の全体工事工程を考えて効率的に調整している。建設工事はこれから更にピークを迎えていくが、関西高速鉄道からは2031年春に向け、着実に推進していくと聞いている。

○繰り返すにはなるが、現在の状況で改めて評価をするというのは難しいかもしれないが、大阪市には大阪市の事情があり、リスク管理表でも物価、人件費高騰はリスク基準「5」と公表している。ずっとこの「5」のまま、受身でいいというわけにはいかない。事業主体や関係者等においては、きちんと報告を求め、内容を公表し、市民の皆様方に理解いただくべきである。積極的にモニタリングしていただきたい。

○関係者が多く、関西高速鉄道が事業主体であるという状況等は理解できるが、リスクが顕在化する可能性が非常に高まっているという状況では、速やかに事業費や事業計画の見直しが必要である。大阪市からも事業主体に強く働きかけていただきたい。

<資料5 夢洲土地造成事業>

○土地課題対策の概算見込額が相当減額できるとのことで、安心している。リスク管理表NO.1「土地価格の下落」について、「高」のままとなっているが、土地価格の下落につながる要素は、未だ高い段階とみているのか。

▶(大阪港湾局)リスク管理表は令和5年8月作成のものである。今後見直す予定であり、その時点で「高」のままかどうかが、周辺の状況等をモニタリングしながら決定していくことになる。

○リスク管理表では、15%下落の場合の影響額が520億とあり、影響額が事業費に対して10%以上なので、リスク管理表の評価基準において「高」と自動的に判定されているが、発生確率は「低」としている。リスクが高まる想定はしていないということか。

▶(大阪港湾局)昨今の状況下では、土地価格が大きく下落する想定はしにくいと考えている。

○現在想定している「15%の下落」が、現実的な内容とはなっていない可能性があるのではないか。

○夢洲に関する認知度は、万博が閉幕し、IRも今後開業するこの状況下では、一般的に価値そのものは向上していると思われる。想定されるマイナスリスクに関して、慎重さは必要かと思うが、一度見直しをされたい。IRは予定では令和12年開業となっているが、変更はないのか。

▶(大阪港湾局)変更はないと聞いている。

○物流ゾーンで想定されている物流施設はどのようなものか。

▶(大阪港湾局)面積の大半が既にコンテナターミナルとして稼働している。一番南側についてはこれから土地造成が行われるため、今後の経済情勢を見ながら適切な土地利用を考えていくが、現時点では、民間倉庫等の立地を想定している。

○夢洲土地造成事業のリスク管理表については、収入と支出が混在し、少しわかりにくいと感じる。また会議資料にある「累積資金残高」についても何を指すのかわかりにくい。

▶(大阪港湾局)夢洲土地造成事業は大阪港埋立事業の1事業であり、特別会計の一つに属し、一般会計とは切り離されて会計処理をしている。たとえば、会議資料に記載のある「土地課題対策」については、リスク管理表でいうとNO.5の事業費内訳1,811億円に含まれており、NO.1記載の土地を造成して売却や賃貸して得られる収益3,550億円でそれを回収するというスキームになっている。これを毎年度、足し引きし、例えば30年や50年間の試算をしても、大阪港埋立事業の累積資金がマイナスにはならないということを確認している。なお、土地課題対策費用については、令和5年8月時点の資料で1,811億円と試算をしているが、費用が減少しており、現時点で想定されるリスクは、より小さくなっていると評価している。

○特別会計で累積資金という基金を設けているわけではなく、収支のフローで十分残高が見込まれると想定しているということか。

▶(大阪港湾局)埋立事業は企業会計方式をとっている。バランスシートがあり、現金のストックがあり、それが累積資金残高である。

○大阪港埋立事業の長期収支見込みを更新し、累積資金残高でモニタリングをしていると説明があるが、その資料の添付がなく、わかりにくい部分があった。夢洲は万博跡地や IR 開業等により注目されているため、引き続きしっかりとモニタリングしながらリスク管理いただきたい。

<資料6 2025年日本国際博覧会(大阪・関西万博)会場建設費>

○様々な懸念がある中で、最終的に盛況のうちに閉幕し安心している。予備費の着地点について、報告できるタイミングはいつ頃になるのか。

▶(万博推進局)博覧会協会の理事会等において、執行管理としてそれぞれ適時公表しており、会場撤去工事が終わるのが2027年度の末になる。確定するのはそのあたりになる予定である。

○リスク管理会議において、会場建設費については、増額や、予備費の設定など、これまで様々な議論をしてきた。盛況に終わったと言っても、最終的に予算がどうなったのか、市民・府民で関心を持たれる方が少なくないと思われる。時間の経過とともに万博が過去のものになっていくため、リスク管理の一つの事例として、わかりやすく説明し、また日ごろのリスク管理の努力の成果として良いタイミングで公表することが望ましいと考えている。単に事務的に報告するのではなく、努力の成果として総括のように報告することで、大阪市のリスク管理の事例になるのではないかと。

○博覧会協会の理事会の資料を見たらわかるかもしれないが、大阪市として、万博の実行に関わってきた経過があるのだから、2027年と言わず、市民ないし日本国民の方に対して予算・実績対比を総括し、わかりやすく適時、報告していくということが必要なのではないかと。検討いただきたい。

■(高橋副市長)

担当からも説明があったが、令和8年春に基盤インフラの撤去工事の契約があり、大きな契約は最終となる。また、大屋根リングでは、リユースのための丁寧な解体工事を行っており、追加費用の有無が見えてくる。こうした節目で、市民の方に発信できるよう指示してまいる。

<全体を通じて>

■(高橋副市長)

本日は対象事業5事業と報告事業1事業について、報告した。阪急連立事業となにわ筋線整備事業については、事業費の増加や事業期間の延伸など、リスクが顕在化してくる可能性が高まっている。どちらの事業も、しっかりと精査し、来年度には状況をご説明できるように指示していく。昨今、働き方改革、物価高騰等により、インフラ整備事業の環境が厳しくなっている。市民の方に対し説明責任を果たせるよう、リスク管理会議を通じ、事業費あるいは財務リスクのモニタリング状況について、情報発信しながら、対策について検討していきたい。引き続き、リスク管理会議での検討をよろしくお願い申し上げる。

○事業が置かれる環境は年々変化していくものであるため、常に見直していく必要がある。事業期間の延伸、地盤変状、地中障害物、物価及び人件費高騰、また新たな事象の発生等、想定以上のリスクが顕在化した場合には、速やかに精査し、適時、事業計画・事業費の見直し等を進めていただきたい。そういった場としてリスク管理会議は非常に重要な役割を担っているため、活用しながらモニタリングを進めていただきたい。本日出席の委員の皆様、議事の進行にご協力いただき本当にありがとうございました。