

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

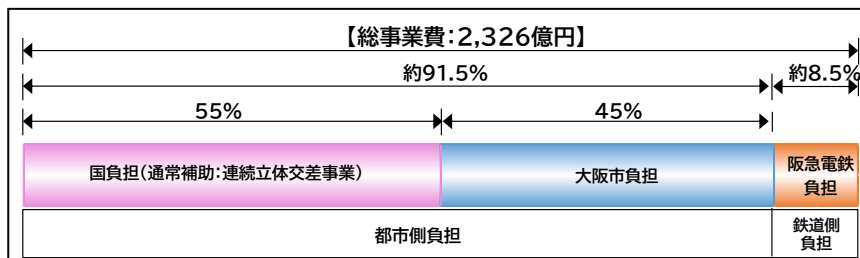
議題 事業リスク管理の取組状況

- ・ 阪急電鉄京都線・千里線連続立体交差事業

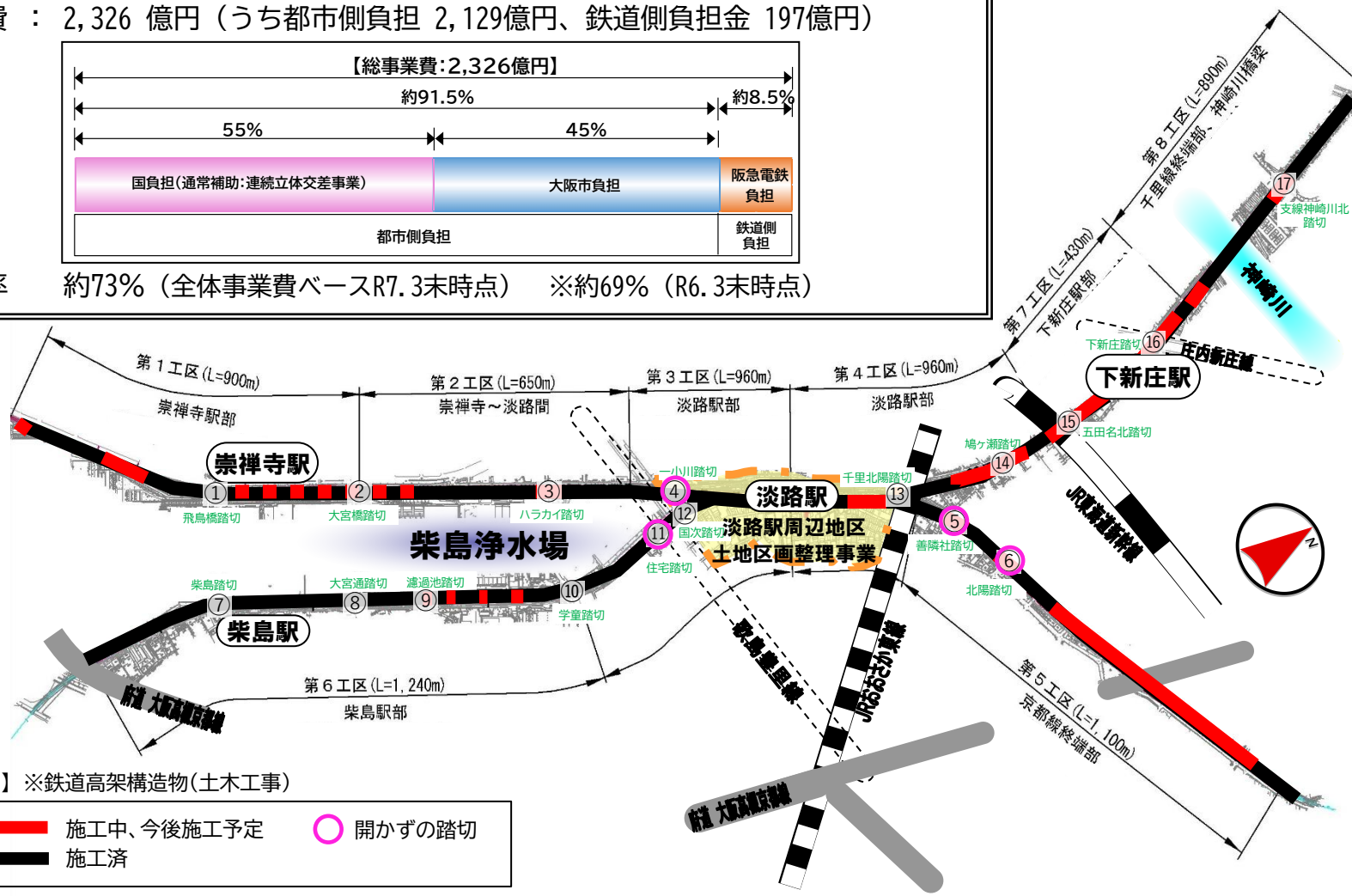
- 阪急電鉄京都線・千里線連続立体交差事業

【事業概要】



事業費：2,326 億円（うち都市側負担 2,129 億円、鉄道側負担金 197 億円）



進捗率 約73%（全体事業費ベースR7.3末時点） ※約69%（R6.3末時点）



【凡例】※鉄道高架構造物(土木工事)

 施工中、今後施工予定
  開かずの踏切

1. 事業費の増額

- 前回の事業費増額以降、全体の事業進捗や事業費の管理に努めてきたが、**今般、物価高騰が想定リスク(令和4年度時点想定、完成まで上昇率7%/年)を上回る状況に至っていることを確認**した。
- 物価高騰や地中障害物の発現など、顕在化してきたリスクについて、現時点で把握できた内容(既発生分、増額理由、今後の増額リスク)を、下表のとおり、取りまとめた。
- **現計画2,326億円に対し、既発生分として約249億円増額(精査中項目あり)**となっており、引き続き、精査を進め、来年度のリスク管理会議までに整理する。

項目	既発生分	増額理由	今後の増額リスク
物価高騰	+約220億円	令和2年から令和7年までの物価上昇による増額 ※参考1参照	社会情勢の変化によっては、想定以上のリスクが生じる可能性がある。物価上昇の推移を注視し、必要に応じて事業計画を見直す。
地中障害物の発現	+約11億円	現場詳細調査により判明したコンクリート基礎構造物等の撤去等による増額 ※参考2参照	鉄道高架構造物の整備にあたって、概ね掘削作業は完了していることから、さらなる増額の可能性は低い。
施工方法の見直し	+約18億円	交通規制に配慮した施工方法の見直しによる増額（工事用地内でのタワークレーン・仮設ステージの設置） ※参考3参照	鉄道高架構造物の整備にあたって関係者協議が概ね整っていることから、交通規制に配慮した施工方法の見直しに伴うさらなる増額の可能性は低い。
安全対策の強化等	精査中	現場の安全対策上の交通誘導員、作業指揮者、列車監視員の増員・積算基準の改訂（一般管理費率・現場管理費率）による増額	今後の増額リスクについては、精査中である。
合 計	+約249億円		

※連続立体交差事業に係る国庫補助事業(個別補助制度)の適用に関して、今後、国と協議していく。
※今後、鉄道事業者等の関係者協議により、内容が変更となる可能性がある。

2. 事業期間の延伸

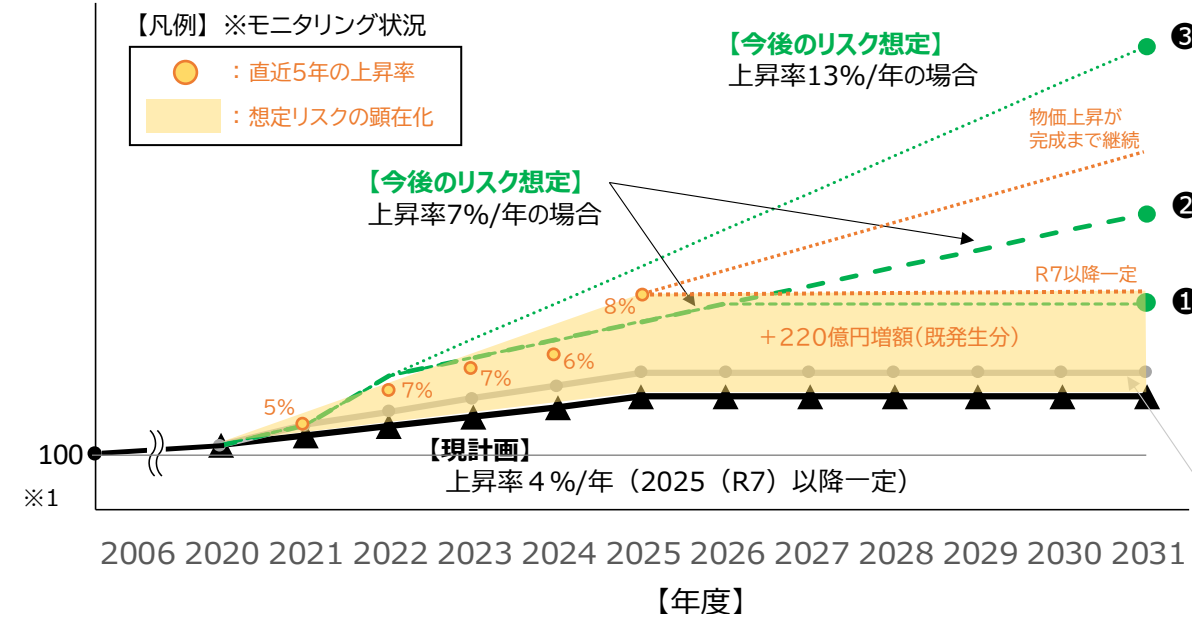
- 安全性を考慮した施工方法の再検討、働き方改革による影響等により、**事業期間の延伸が見込まれる状況**となっており、引き続き、精査を進め、来年度のリスク管理会議までに整理する。

(参考1):物価上昇による想定リスク、モニタリング状況

(令和4年度 第2回(第11回) リスク管理会議時点の想定リスク)

概要

事業費2,326億円(現計画)の中で見込んでいた工事費高騰(上昇率4%/年、2025(R7)以降は一定)を上回る物価上昇が確認できたため、現計画からの上振れ差分を想定リスクとして算出



○想定リスクの顕在化状況 (R8.1時点)

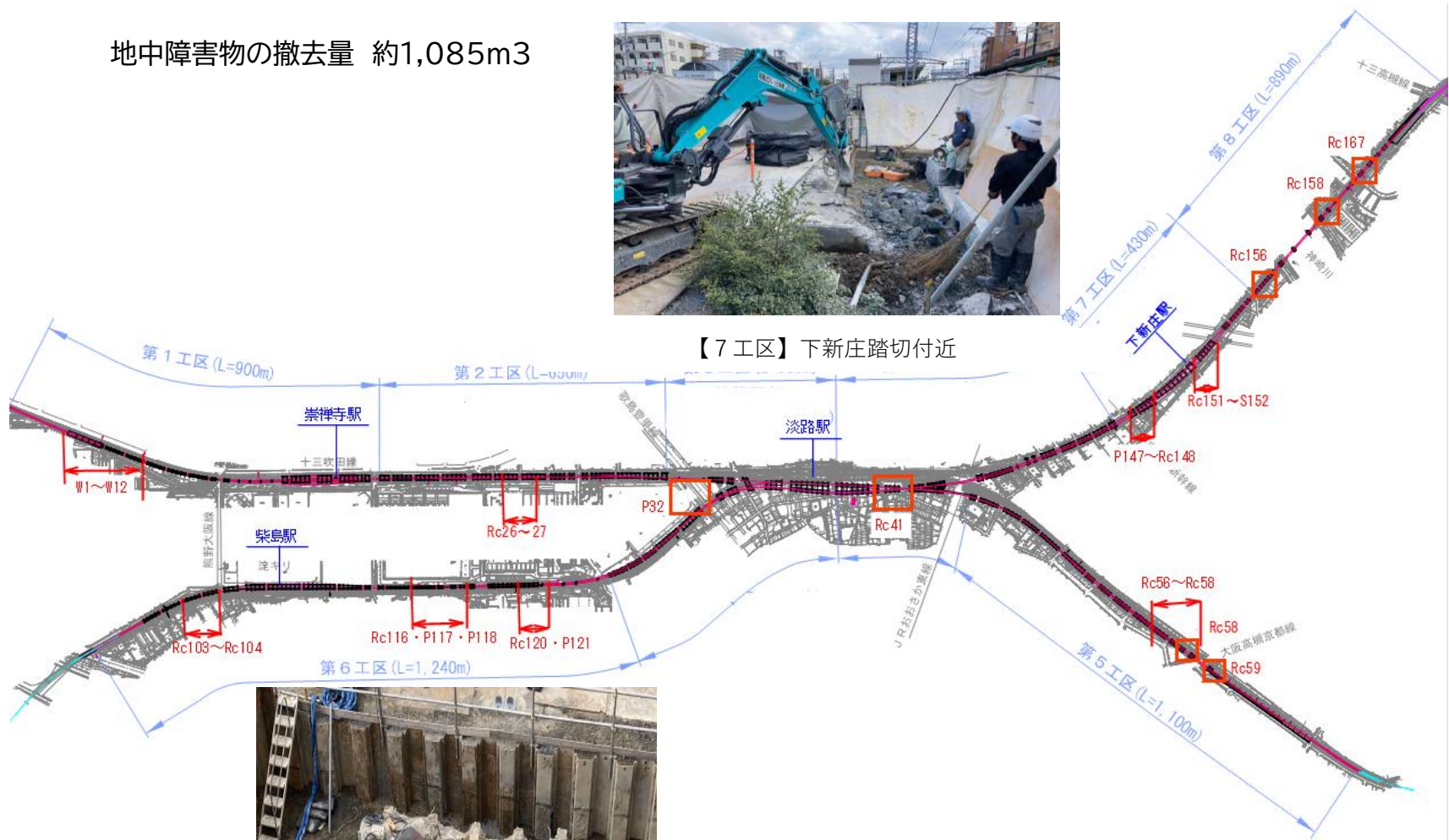
- ・ 令和4年度 第2回(第11回) リスク管理会議時点では、R4の直近5年間(H28～R3)の上昇率をもとに年7%と想定して、想定リスク(+229億円)を算出していた(上記グラフの②を採用)。
- ・ R7の直近5年間(R2～R7)の上昇率は年8%であり、今後、物価が一定であったとしても完成までに+220億円増額が発生することとなり、さらに完了まで物価上昇が継続した場合には、想定リスク(+229億円)を上回ることが分かってきた(精査中)。

（参考2）：地中障害物の撤去等

地中障害物の撤去量 約1,085m³



【7工区】下新庄踏切付近



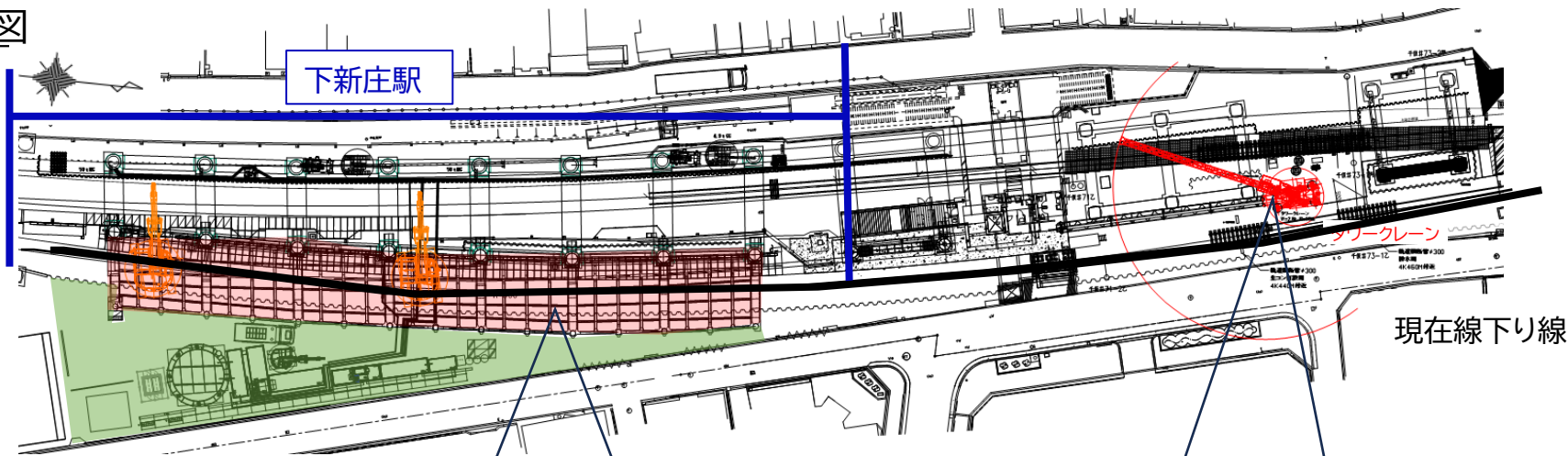
【6工区】浄水場付近

赤色箇所：地中障害物の撤去箇所

(参考3):周辺道路の交通影響への配慮

■ :施工ヤード

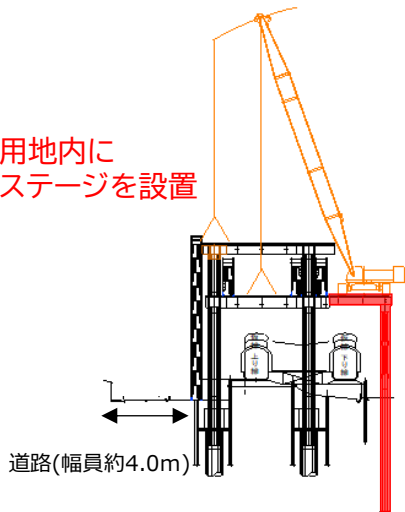
平面図



断面図

□ 道路の車両通行止めは行わない施工方法へ

工事用地内に
仮設ステージを設置



□ 道路の車両通行止めは行わない施工方法へ

工事用地内に
タワークレーンを設置

