

令和 8 年度第 2 回（第19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

- ・ なにわ筋線整備事業

目次

1. 事業概要 (P 2)
2. これまでの経過 (P 3)
3. 事業費の精査結果およびコスト縮減策の検討結果 (P 4)
4. 事業費の精査内容について (P 5 ~P21)
5. 事業継続の妥当性について (P22)
6. 国費確保等に向けた国との協議について (P23)
7. リスク評価の見直しについて (P24~P27)
8. 今後の方針について (P28)

令和8年度 第2回（第19回）大規模事業リスク管理会議

計画調整局

1. 事業概要- なにわ筋線整備事業 -

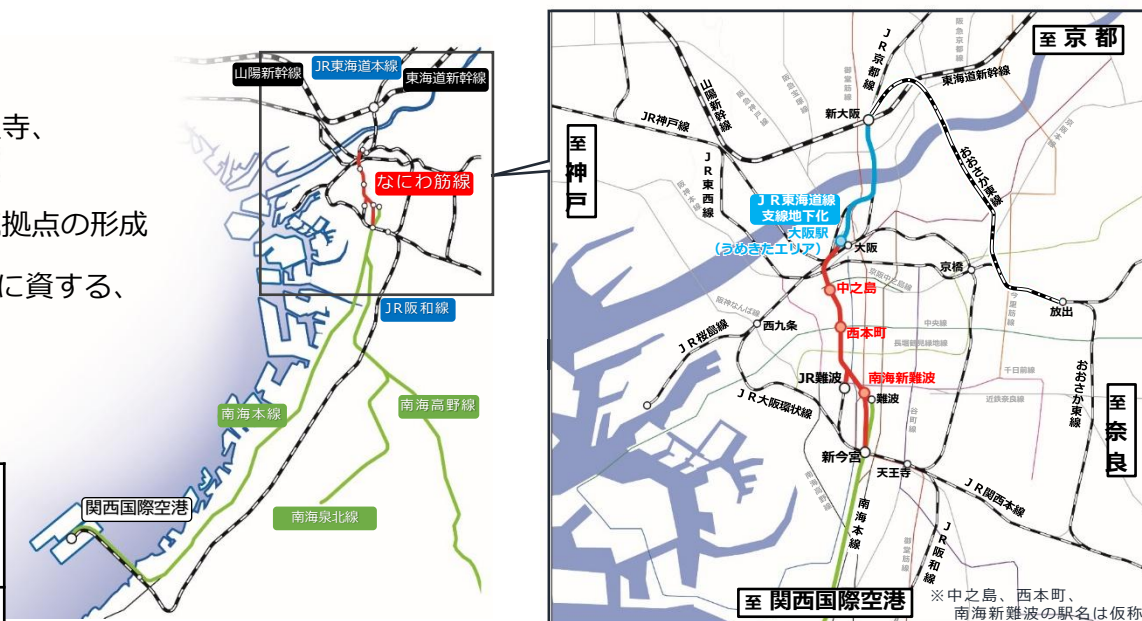
- なにわ筋線は、2023年3月に開業した大阪駅（うめきたエリア）と、JR難波駅及び南海本線の南今宮駅をつなぐ新たな鉄道路線である。
- 大阪都心部を南北に縦貫する都市鉄道として整備し、既存の鉄道路線（JR線、南海線）と接続させることにより、

- 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

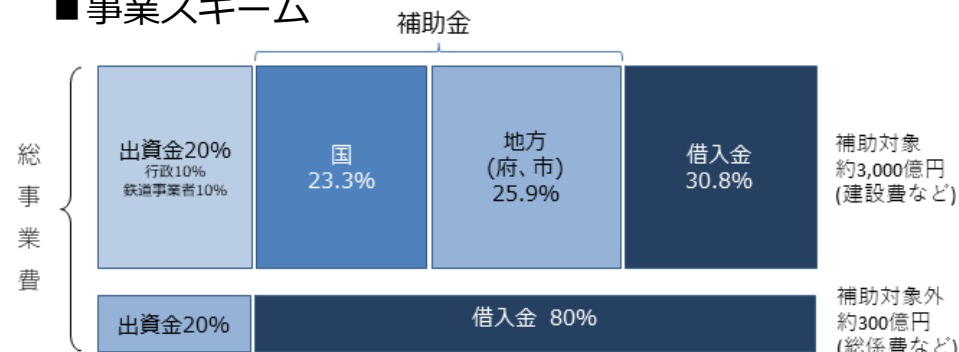
等、大阪の国際競争力強化、ひいては関西の活性化に資する、新たな鉄道建設事業である。

■ 事業概要

区 間	○共同営業区間 [大阪 ～ (仮称) 西本町] ○JR営業区間 [(仮称) 西本町 ～ JR難波] ○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 (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 (うち市費負担約550億円) ※当初計画
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 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）



■ 事業スキーム



市負担 約550億円（出資金：約165億円、補助金：約385億円）※当初計画

※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）

2. これまでの経過- なにわ筋線整備事業 -

R8.4.20

- 関西高速鉄道(株)より総事業費への影響が生じることが判明したとの報告を受けた

R8.4.30

前回リスク管理会議

- 関西高速鉄道(株)からの報告を受け、大阪市から関西高速鉄道(株)に対し、
 - 外部有識者等の意見も踏まえた工法の妥当性の確認や、金額の精査、さらなるコスト縮減策の検討を進めること
 - 第三者で構成される事業評価監視委員会にて、事業継続の妥当性（B/Cの検証など）について、速やかに審議を開始すること
を指示
- 大阪府及び事業者（JR西、南海）とともに、必要となる国費確保等に向けた国との協議を進める
- 金額の精査結果等を踏まえて、リスク評価の見直しを行い、大規模事業リスク管理会議に報告していく

R8.7.29

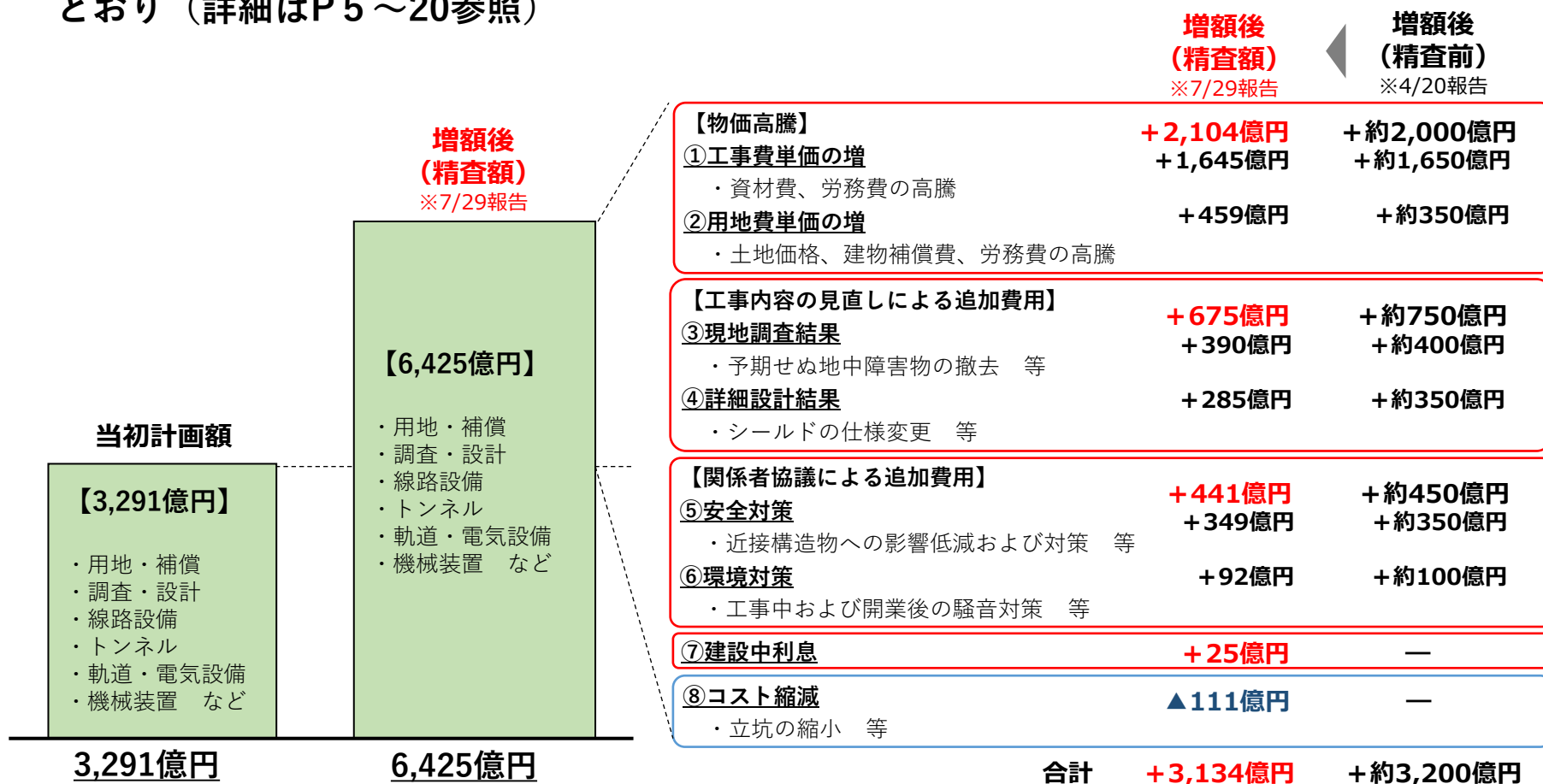
- 関西高速鉄道(株)から、工法の妥当性の確認や、事業費の精査、コスト縮減の検討結果および事業継続の妥当性（B/Cの検証など）の審議結果の報告を受けた

R8.8.18

今回リスク管理会議

- 関西高速鉄道(株)からの報告内容、本市の確認事項、国費確保等に向けた国との協議状況、リスク評価の見直し、今後の方針について報告する

- 関西高速鉄道(株)からの事業費の精査結果およびコスト縮減策の検討結果の報告概要は下記のとおり（詳細はP5～20参照）



開業までに物価変動が生じた場合、総事業費は変動する可能性がある

- また、施工方法については、施工難易度の高い工事を中心に、外部有識者等の意見を聴取のうえ、関西高速鉄道(株)において決定したことの報告を受けた

4. 事業費の精査内容について- なにわ筋線整備事業 -

①工事費単価の増

■資材価格、労務費の高騰

主な要因

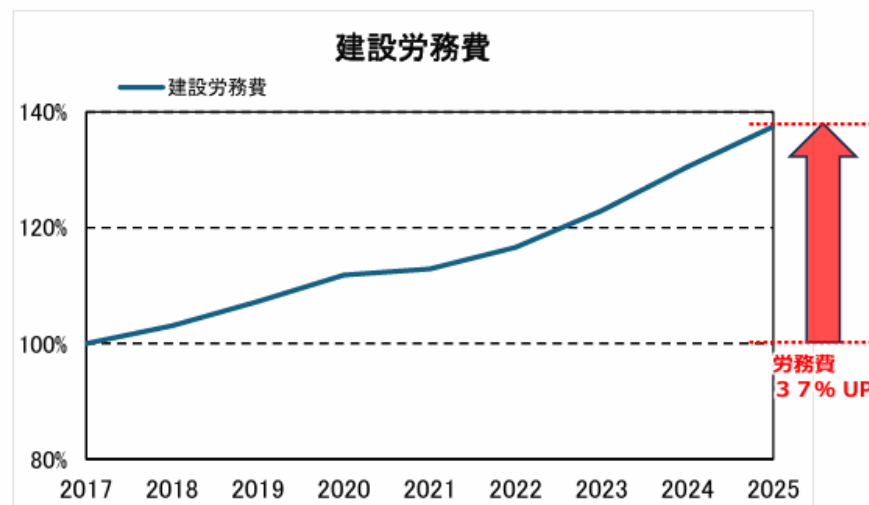
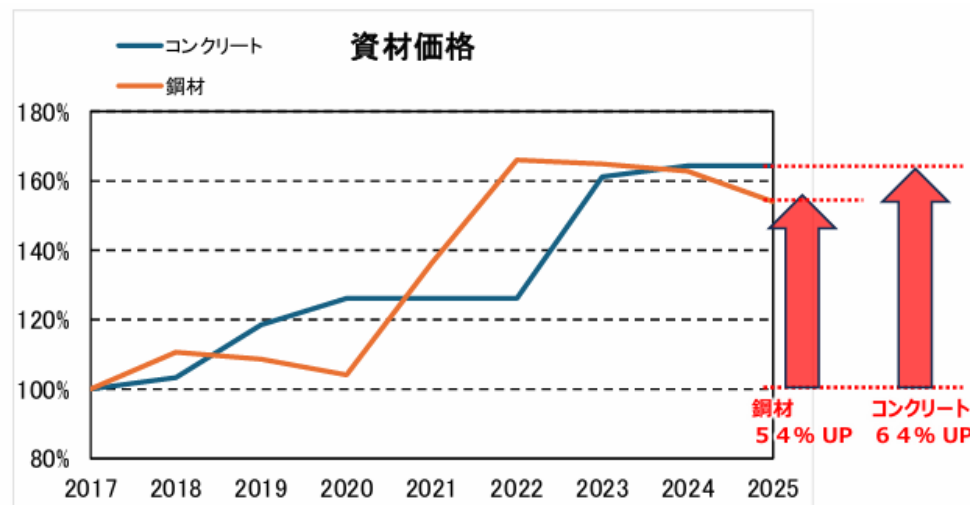
事業化以降の物価上昇により資材価格・建設労務費等の工事費単価が増加した。

増加額

1,645億円

算定の考え方

- 土木工事費は、労務費・コンクリート・鋼材等の上昇率を用い、代表工種の構成比から、事業全体の物価上昇率を算出
- 測量監督費は、労務費のみで構成されるため、労務費の上昇率を考慮
- 2025年度以降の物価は一定とし、影響額を算定
- なお、上昇率は当初事業費算定時の2017年度を100とする



(出典) 建設資材価格(コンクリート・鋼材)：(一社)経済調査会「建設資材指数」
建設労務費：国土交通省公表資料

②用地費単価の増

■ 土地価格、建物補償費、労務費の高騰

主な要因

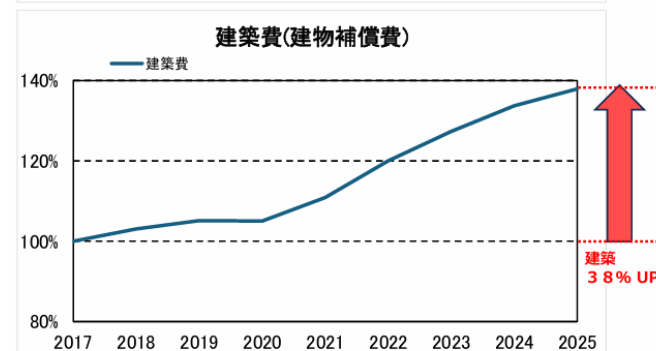
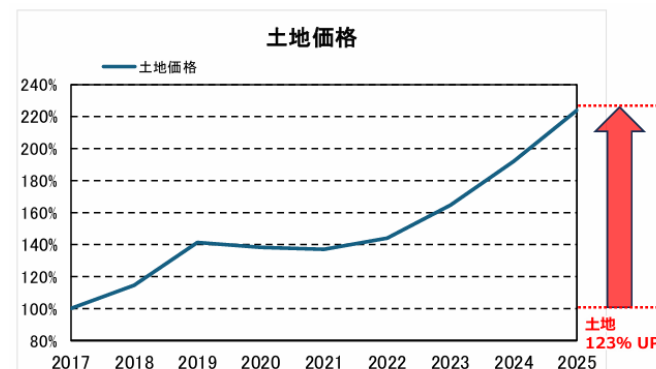
事業化以降の物価上昇により土地価格・建物補償費・労務費等の用地費単価が増加した。

増加額

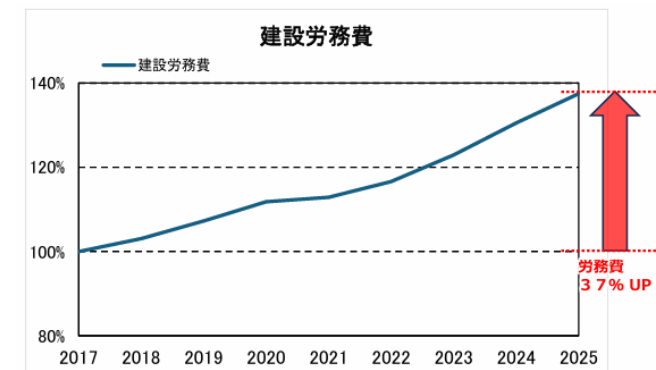
459億円

算定の考え方

- 用地費のうち土地の取得単価は、なにわ筋線周辺の上昇率の平均値を用いて算定
- 用地費のうち建物補償費は建築費、杭撤去費は、土木工事費の上昇率を用いて算定
- 2025年度以降の地価及び物価は一定とし、影響額を算定
- なお、上昇率は当初事業費算定時の2017年度を100とする



(出典) 土地価格：国土交通省HP「不動産情報ライブラリ」
大阪市HP「地価調査・地価公示」
建築費：(一財)建設物価調査会「建築費指数」



(出典) 建設資材価格(コンクリート・鋼材)：(一社)経済調査会「建設資材指数」
建設労務費：国土交通省公表資料

4. 事業費の精査内容について- なにわ筋線整備事業 -

③現地調査結果

■地中障害物の撤去（１）

主な要因

当初想定していなかった地中障害物が、土留壁の構築等に伴う施工時に確認されたことから、撤去工事を実施する必要が生じた。

増加額

33億円（0億円→33億円）



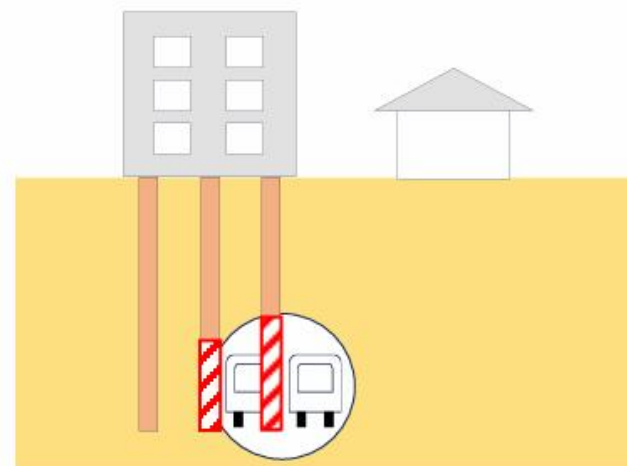
■地中障害物の撤去（２）

主な要因

区分地上権設定箇所において、事業着手後の調査の結果、既設建物杭がシールドトンネル工事に支障を及ぼすことが判明したため、当初想定していなかった建物杭の撤去工事が追加で発生した。

増加額

172億円（166億円→338億円）



③現地調査結果

■盤ぶくれ※対策

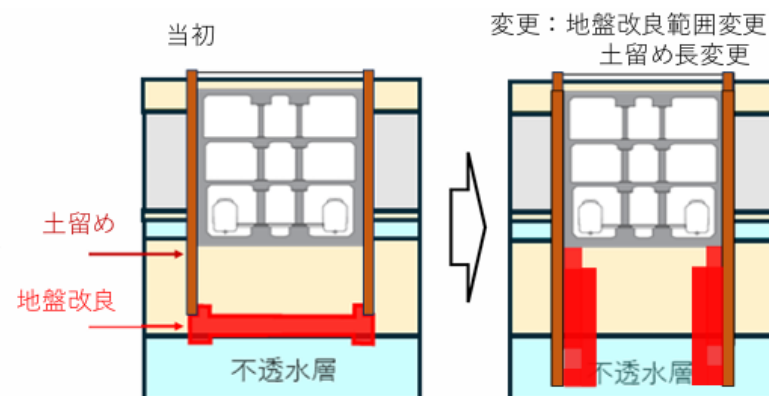
主な要因

当初は、近隣の土質調査結果より地質を想定していたが、事業着手後の設計を行うための土質調査の結果、当初想定よりも土質条件が異なる箇所が判明し、盤ぶくれ対策として地盤改良の増加及び土留め長の変更が必要となった。

増加額

57億円（57億円→114億円）

※盤ぶくれ：掘削に伴う地下水（被圧水）により上向きの圧力がかかることで不透水層の地盤が押し上げられる現象



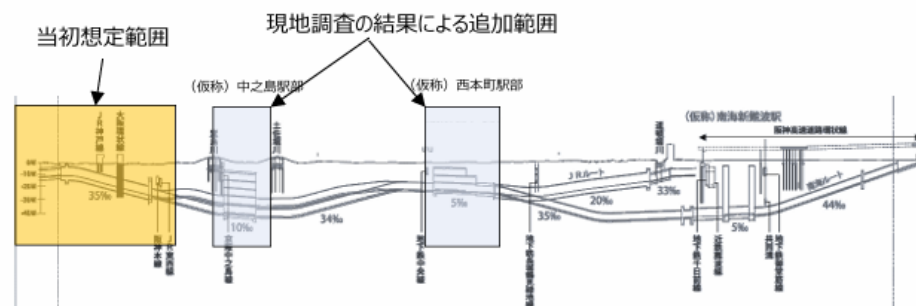
■汚染土処分

主な要因

事業着手後に実施した土質調査の結果、当初想定していた国道2号付近以外の開削箇所においても自然由来の汚染土の存在が確認されたことから、汚染土処理に係る対策範囲が拡大した。

増加額

52億円（7億円→59億円）



■建設発生土処分場の変更

主な要因

当初想定していた処分場の受入れ停止に伴い処分先を変更したため、運搬距離が増加した。

増加額

10億円（12億円→22億円）

4. 事業費の精査内容について- なにわ筋線整備事業 -

③現地調査結果

■既存建物杭支障への対策

主な要因

事業着手後の調査により、近接建物の杭位置が設計図と異なることが判明し、なにわ筋線の施工に支障を及ぼすことが確認されたため、建物杭の受替え工事を追加で実施する必要が生じた。

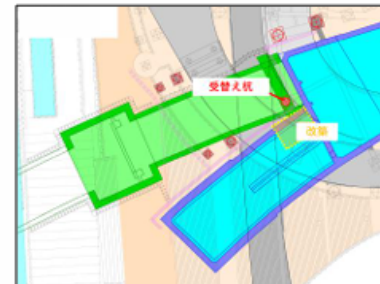
増加額

31億円（0億円→31億円）

【当初】



【変更】



【断面図】



■引き上げ線の位置変更

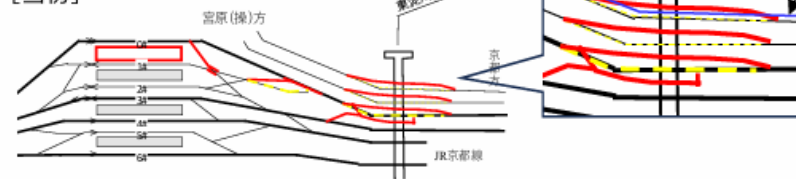
主な要因

事業着手後の測量により、引上げ線が当初想定していた位置では用地内に収まらないことが判明したため、引き上げ線の位置を京都方へ見直すこととなり、盛土工事と橋梁工事を追加で実施する必要が生じた。

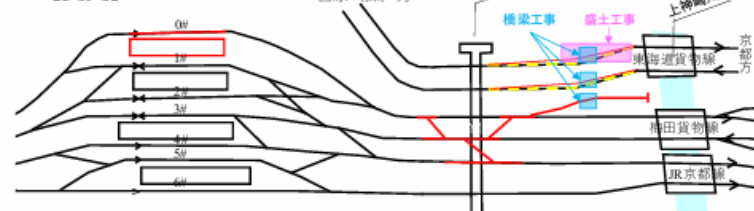
増加額

25億円（30億円→55億円）

【当初】



【変更】



■下水管の支障移転

主な要因

事業着手後の調査により、下水管が当初想定と異なる位置に敷設されており、なにわ筋線の構造物に支障を及ぼすことが判明したことから、下水管の移設工事を実施する必要が生じた。

増加額

10億円（0億円→10億円）



4. 事業費の精査内容について- なにわ筋線整備事業 -

④ 詳細設計結果

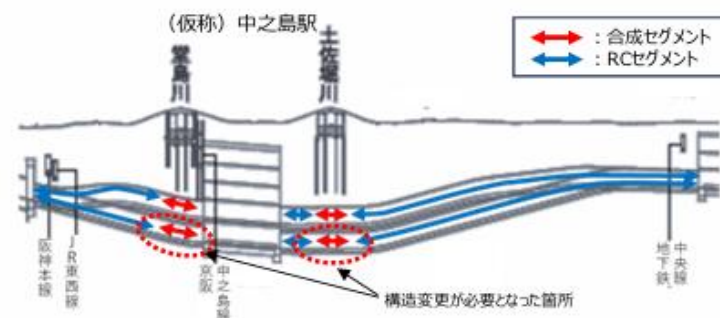
■ セグメントの仕様変更

主な要因

当初は、他事業の事例や近隣の土質調査結果を踏まえRCセグメントを基本としつつ一部区間で合成セグメントを用いることを想定していたが、事業着手後の詳細設計において、土質調査結果及び現場条件を精査した結果、強度確保のため合成セグメントの適用区間を拡大する必要が生じた。

増加額

139億円（253億円→392億円）



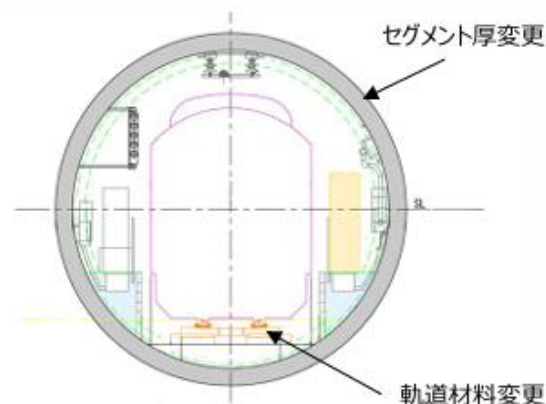
■ トンネル内径縮小に伴う軌道材料の変更

主な要因

当初は、他事業の事例を踏まえて標準的なセグメント厚を想定していたが、事業着手後の詳細設計において、土質調査結果を踏まえた精査の結果、セグメント厚さの増加が必要となり、これに伴うトンネル内径の縮小により、軌道材料の変更が必要となった。

増加額

12億円（9億円→21億円）



4. 事業費の精査内容について- なにわ筋線整備事業 -

④ 詳細設計結果

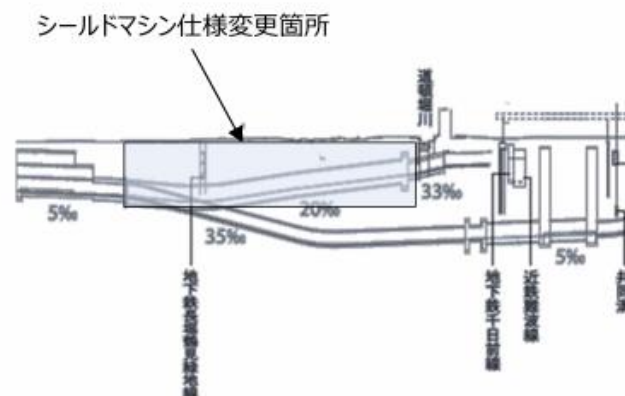
■ シールドマシンの仕様変更

主な要因

当初想定していなかった既存建物杭への対応のため、杭等の地中障害物を切削・破碎しながら掘進可能なシールドマシンへ仕様変更が必要となった。

増加額

9億円（38億円→47億円）



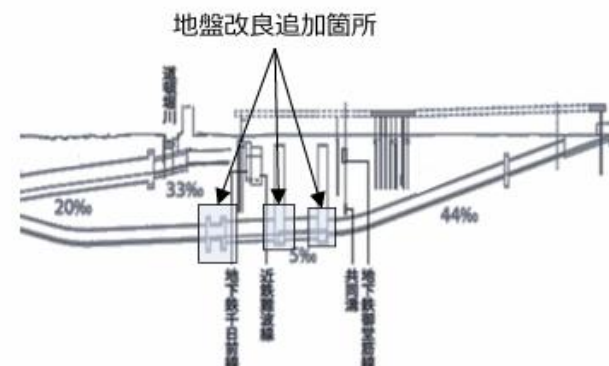
■ 立坑の追加地盤改良

主な要因

当該区間は大深度での施工であり、周辺重要構造物への影響を考慮した詳細な解析結果より、当初想定していた地盤改良に加え、止水性向上を目的とした地盤改良を追加で実施する必要が生じた。

増加額

5億円（0億円→5億円）



4. 事業費の精査内容について- なにわ筋線整備事業 -

④ 詳細設計結果

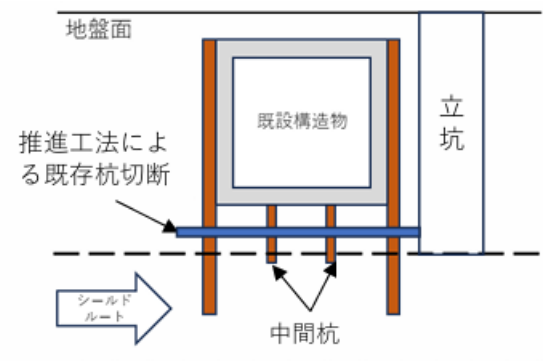
■ 既存杭撤去工法の変更

主な要因

当初は、道路上から多機能大口径削孔工法により既存杭を撤去する計画であったが、関係者との協議の結果、中間杭の存在が確認され、当該工法による施工が困難となったことから、既存杭を切断する推進工法へ変更した。

増加額

46億円（18億円→64億円）



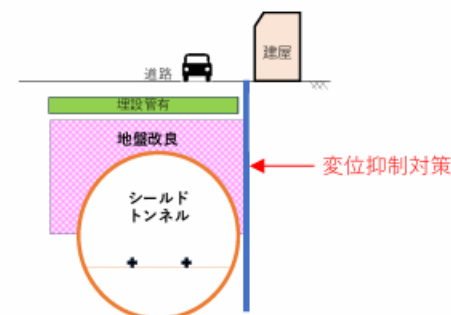
■ 周辺施設への変位抑制対策

主な要因

シールドトンネル通過時における周辺への影響解析の結果、周辺施設に変位が生じるおそれがあることが判明したため、当初想定していなかった変位抑制対策が必要となった。

増加額

17億円（0億円→17億円）



■ 近接インフラ構造物の杭の供回り対策

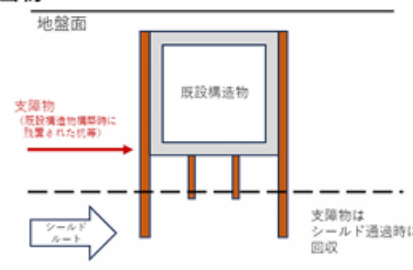
主な要因

当初は、近隣の土質調査結果を踏まえて計画していたが、事業着手後の土質調査により当該箇所が軟弱地盤であることが判明し、シールドマシンによる既存杭撤去時の杭の供回りを防止するため、地盤改良による地盤強度の確保が必要となった。

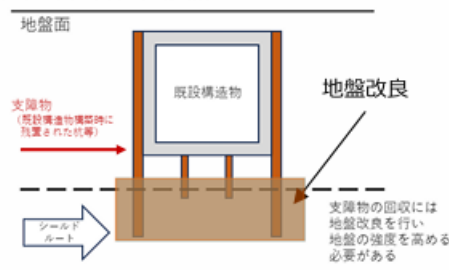
増加額

57億円（0億円→57億円）

当初



変更：地盤改良の追加



4. 事業費の精査内容について- なにわ筋線整備事業 -

⑤安全対策

■近接インフラ設備の防護工法の変更

主な要因

当初は、管理者から提供された図面に基づき近接施工に伴う影響低減対策を計画していたが、管理者との詳細協議及び調査の結果、既存インフラ設備との離隔が想定以上に小さいことが判明したため、既存インフラ設備の内部を鋼材で補強する必要が生じた。

増加額

52億円（3億円→55億円）

■地下埋設物の補償費対応

主な要因

事業着手後の管理者との詳細協議の結果、詳細な施工条件が提示され、同一道路内での移設が困難なことが判明したため、移設計画を見直した。

増加額

113億円（28億円→141億円）

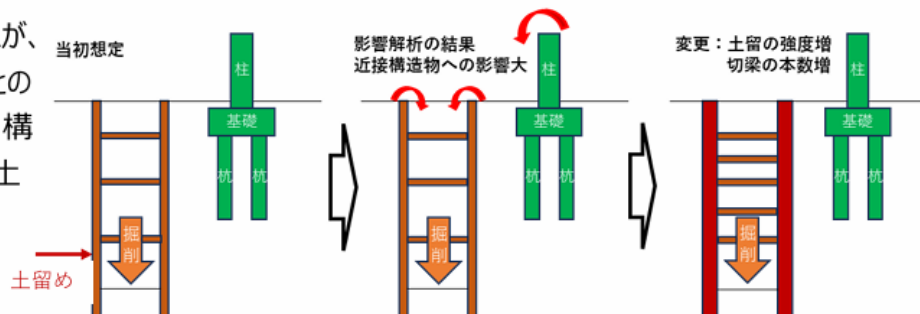
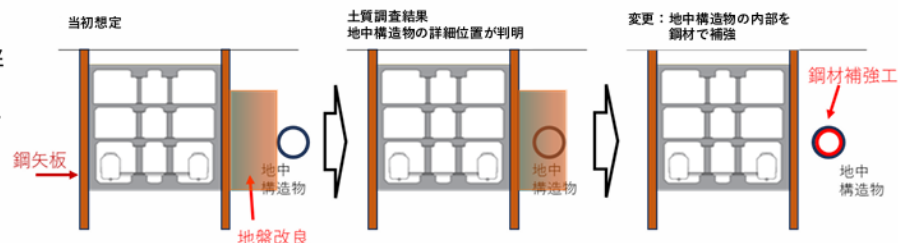
■近接インフラ大規模構造物の変位抑制対策

主な要因

当初は、近隣の土質調査結果等を踏まえて計画していたが、事業着手後に近接するインフラ大規模構造物の管理者との協議の結果、施工中における利用者の安全確保のため、構造物の変位をより厳格に管理する必要が生じたことから、土留めの強度や切梁の本数を増やす必要が生じた。

増加額

184億円（101億円→285億円）



4. 事業費の精査内容について- なにわ筋線整備事業 -

⑥環境対策

■バスターミナル移設計画の見直し

主な要因

当初は、バスターミナルを仮移設する計画であったが、関係者との協議の結果、周辺道路への移設が困難であることが判明したため、既設バスターミナル内を工事ヤードとバス運行エリアに分割し、工事の進捗に応じて配置を変更しながら施工する計画へ見直した。

増加額

12億円（2億円→14億円）



■重機計画の見直し

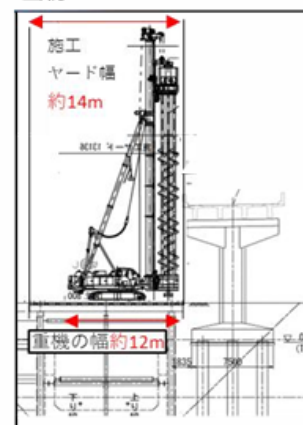
主な要因

当初は全面通行止めの上、大型重機を用いて施工する計画であったが、道路管理者、公安委員会との協議の結果、交通機能を確保する必要性が生じたことから、片側1車線を確保しながら、小型重機を用いて施工する計画へ変更した。

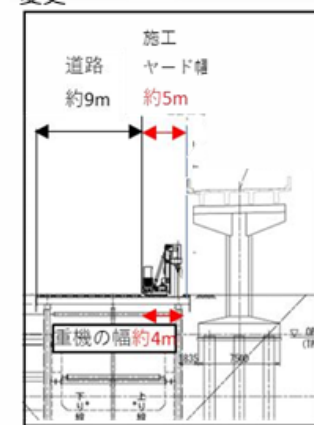
増加額

35億円（48億円→83億円）

当初



変更



■交通誘導員の見直し

主な要因

道路管理者、公安委員会との協議の結果、ヤード計画の見直し及び昼間工事から夜間工事への変更等が生じたことから、当初想定していなかった交通誘導員の追加配置等が必要となった。

増加額

16億円（2億円→18億円）

4. 事業費の精査内容について- なにわ筋線整備事業 -

⑥環境対策

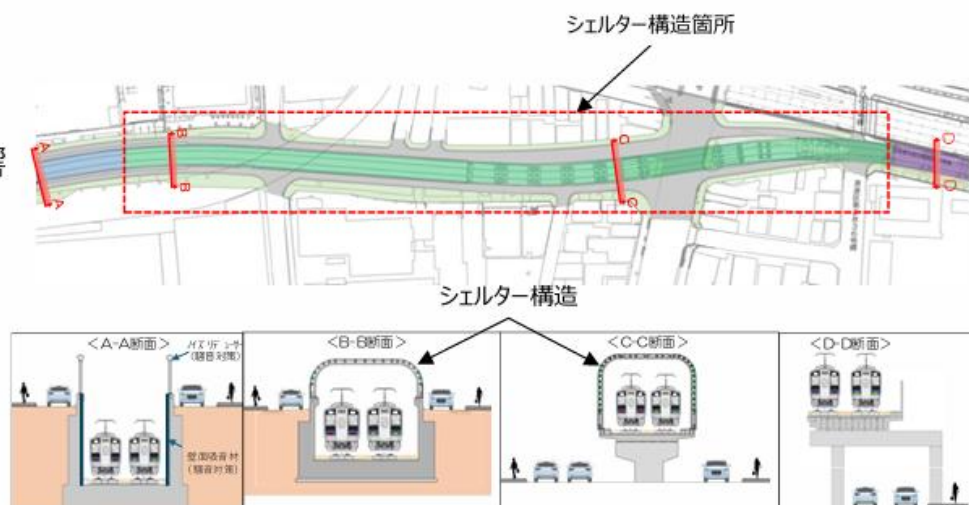
■周辺環境低減対策

主な要因

当初は、他事業の事例等を踏まえて計画していたが、環境影響評価や関係者協議の結果、周辺環境への影響をより低減する必要が生じたことから、シェルター構造へ変更した。

増加額

13億円（3億円→16億円）



■周辺騒音・振動対策

主な要因

当初は、構造物の撤去を重機による施工で計画していたが、周辺環境への影響を踏まえた関係者との協議の結果、騒音・振動の低減対策として、防音ハウスの設置やワイヤーソーイング工法の採用が必要となった。

増加額

10億円（3億円→13億円）

⑥環境対策

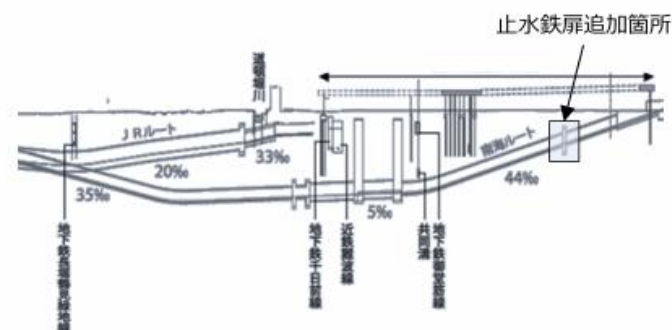
■浸水対策

主な要因

近年のゲリラ豪雨等を踏まえ、浸水対策の強化を図るため、止水鉄扉の設置が追加で必要となった。

増加額

3億円（0億円→3億円）



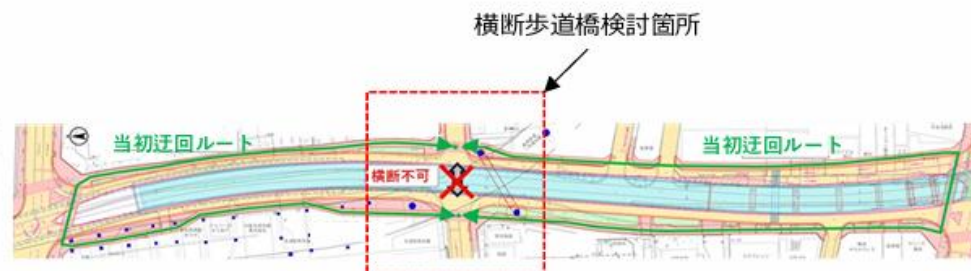
■横断歩道橋の設置

主な要因

当初は、歩行者を交差点へ迂回させる計画であったが、関係者との協議の結果、歩行者動線の確保及び安全性向上を図るため、横断歩道橋の設置が必要となった。

増加額

3億円（0億円→3億円）



4. 事業費の精査内容について- なにわ筋線整備事業 -

⑧コスト縮減

■立坑構造の見直し

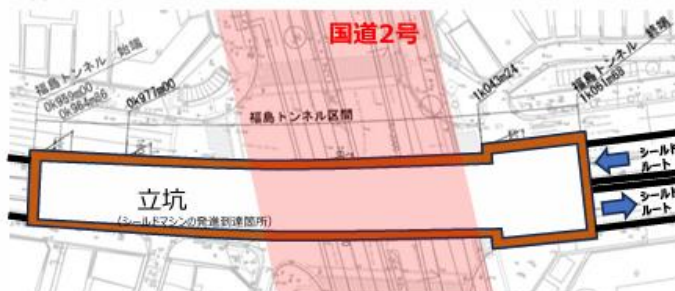
主な要因

当初は、国道下を走る既存鉄道 2 線をアンダーピニング工法により受替え、立坑を構築した上で杭などの存置物を撤去する計画であったが、技術的検討の結果、シールドマシンの掘進時に存置物を回収する施工方法へ見直した。

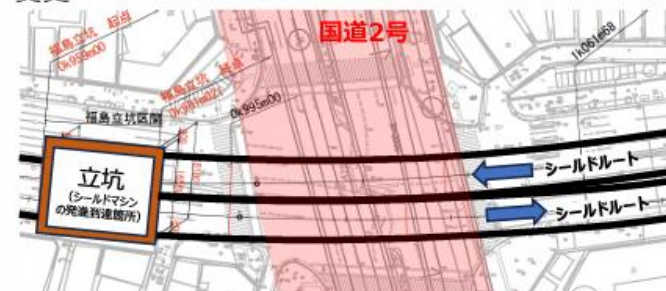
コスト縮減額

▲ 3 1 億円

当初



変更



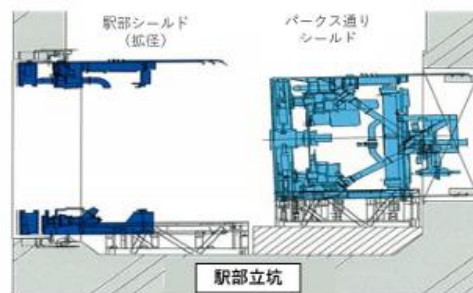
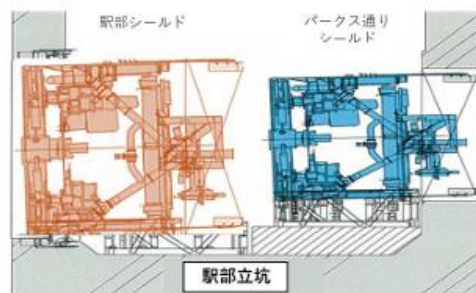
■シールドマシンの再利用

主な要因

断面の違うパークス通りシールドマシンと新難波駅部シールドマシンに親子シールドマシンを採用し、機材の再利用によるコスト縮減を実施した。

コスト縮減額

▲ 1 8 億円



4. 事業費の精査内容について- なにわ筋線整備事業 -

⑧コスト縮減

■施工ヤードの縮小

主な要因

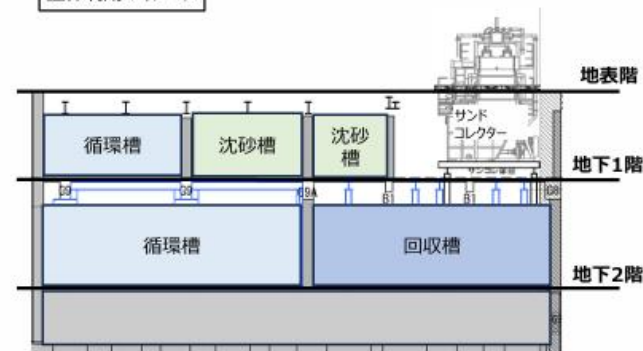
新難波駅部の工事に必要な施工ヤードの検討にあたり、既設建物の地下躯体を活用した施工計画とすることで、平面的な施工ヤードの範囲を見直し、建物の取得範囲を縮小した。

コスト縮減額

▲30億円



立体利用のイメージ



4. 事業費の精査内容について- なにわ筋線整備事業 -

⑧コスト縮減

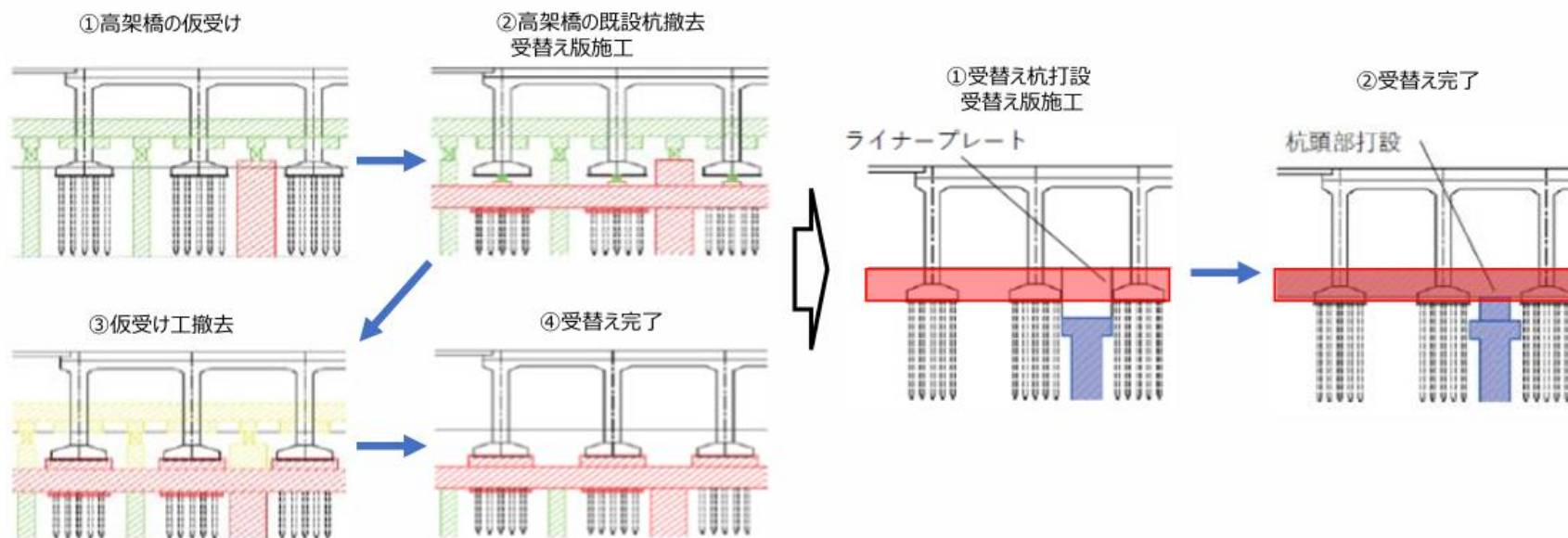
■ J R 東海道線高架橋の受替方法の変更

主な要因

シールドトンネル通過時の J R 東海道本線への影響を防止するため高架橋の受替えが必要であったが、技術的検討の結果、受替え方法を仮受け構造から本受け構造へ見直し、既設高架橋と受替え版を一体化して仮受けを省略することで、コスト縮減を図った。

コスト縮減額

▲ 1 8 億円



4. 事業費の精査内容について- なにわ筋線整備事業 -

⑧コスト縮減

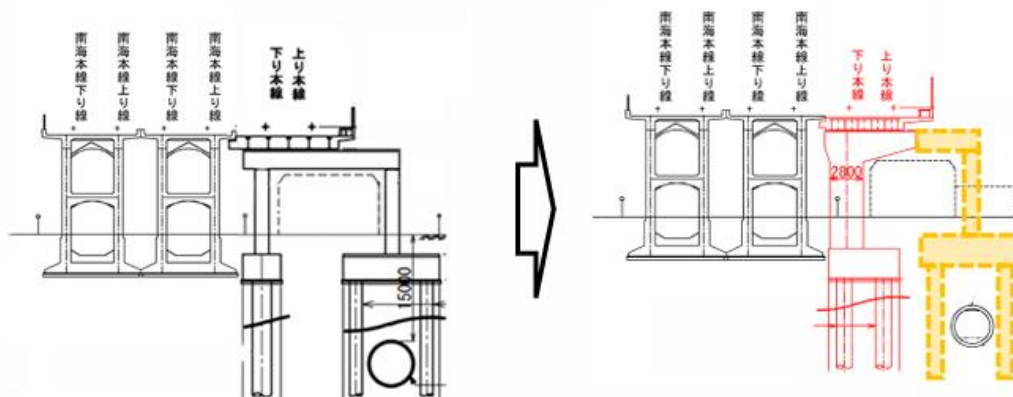
■高架橋構造の見直し

主な要因

土質調査を踏まえた詳細設計の結果、構造形式を最適化し、高架構造の一部を大規模な門型橋脚から小規模な逆L型橋脚へ構造を変更した。

コスト縮減額

▲ 10億円



■道路全面通行止めによる施工ヤードの確保

主な要因

道路管理者、公安委員会との協議の結果、工事期間中の全面通行止めを実施し、昼間施工への変更及び交通整理員の配置人数の削減を行った。

コスト縮減額

▲ 4億円



関西高速鉄道(株)の精査結果に対する本市の確認事項

- 今回の増額は、約7割が物価高騰や地価上昇によるものであり、その影響額の算定根拠として用いられている指標や算定方法についての妥当性を確認した。
- その他の現地調査や詳細設計及び関係者協議により追加で必要となった措置については、事業の円滑な進捗や安全性確保及び環境対策等の観点から必要性が認められ、やむを得ないものであることを確認した。
- また、工事内容の見直しによるコスト縮減の努力もなされており、今回の精査結果については、本市として妥当であると判断した。

関西高速鉄道(株)が設置した事業評価監視委員会での審議結果

- 事業の評価 : **事業継続は妥当**
- 費用便益分析(B/C) : **1.05**

【構成委員】

(委員長) 神戸大学 正司 健一 名誉教授

(委員) 関西学院大学建築学部 清水 陽子 教授

京都大学経営管理大学院 大庭 哲治 教授

		今回 (2026年度基準)	事業再評価 (2023年度基準)
全事業B/C (30年)		1.05	1.49
想定利用者数 (万人/日)		24.3	26.4
(算出条件)			
基礎データ	統計指標	2021年近畿圏パーソン トリップ調査 2020年国勢調査	2010年近畿圏パーソン トリップ調査 2020年国勢調査
	将来人口	国立社会保障・人口問題研究所 2023年推計	国立社会保障・人口問題研究所 2018年推計
総事業費 (億円)		6,425	約3,300

B/C算定の見直しについて

- 2023年度に関西高速鉄道(株)が実施した事業評価監視委員会の意見書において、便益算出に用いる時間評価値は2010年パーソントリップ調査時点の計測値であり、現在までの経済状況を踏まえると便益を過小評価している可能性があるため、今後便益算出の精度を高めていく必要があることが示された。
- これを受け、時間評価値を2021年パーソントリップ調査時点の計測値に置き換えて便益を算定した。

6. 国費確保等に向けた国との協議について- なにわ筋線整備事業 -

- 令和8年6月2日に、大阪府とともに国土交通省鉄道局への要望活動を実施し、以下のコメントがあった
 - 国としてもなにわ筋線プロジェクトの重要性は理解している
 - 事業費が精査の途上とのことなので、まずは精査をお願いしたい
- 今般、関西高速鉄道(株)による事業費の精査が完了したため、引き続き大阪府及び事業者（JR西、南海）とともに、必要となる国費確保等に向けた国との協議を進めていく
- 国費の見通しを踏まえた事業資金の確保策について検討を行っていくが、今回の増嵩分の市費負担については、現行の地下補助スキームによる負担相当分の594億円を限度額とすることで関係者と協議を進めていく

市負担

①
現計画
3,291億円
(市負担：552億円)

②
増嵩額
3,134億円
(市負担：594億円)

①+②
増嵩後
6,425億円
(市負担：1,146億円)

事業スキーム

＜現計画＞ 3,291億円

出資金 658億円 うち市費 165億円	補助金 (国) 696億円	補助金 (府・市) 774億円 うち市費 387億円	民間借入（財投含む） 1,162億円
-------------------------------	---------------------	--	-----------------------



＜増嵩分＞ 3,134億円 ※地下補助スキームが適用される場合

出資金 20% うち市費 157億円	補助金 (国)	補助金 (府・市) 約28% うち市費 437億円	民間借入
-----------------------------	------------	---------------------------------------	------

● 関西高速鉄道(株)からの報告を受け、以下のとおりリスク評価を見直す

No 分類	金額的影響度	状況の変化 影響額 (建中利息含む)	金額的影響度
	前回までのリスク想定		今回見直すリスク想定案
1 地質・地盤 (地中)リスク	【想定内容】 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。 過去の事例では、約9%の事業費の増加が発生している。	【状況の変化】 予期せぬ地中障害物の発生、土質条件等によるシールドの設計変更および近接構造物への影響低減策等により総事業費へ影響を及ぼすリスクが顕在化した。 【発生額】 1,033億円 (内、地中障害物の発生約33億円)	【想定内容】 土質条件等を踏まえた詳細設計や近接構造物にかかる関係者協議は概ね整ったことから、これらに起因するさらなる事業費増額のリスクは低い。 一方、地中障害物に関しては、今後の掘削工事の進捗による新たな発生リスクを想定 【影響額】 約242億円
2 不確定事象 の発生	【想定内容】 地下鉄道事業では、工事中的事故や計画変更等の不確定事象が発生すると想定。 過去の事例では約7%の事業費の増加が発生している。	【状況の変化】 関係者協議等により必要となった工事中および開業後の環境対策等により、総事業費へ影響を及ぼすリスクが顕在化した。 【発生額】 93億円	【想定内容】 関係者協議は概ね整ったことから、環境対策にかかる計画変更等による事業費へのリスクは低い。 なお、工事中的事故等の不確定事象については、引き続き過去事例を踏まえた発生リスクを想定 【影響額】 約134億円
3 工事費単価 の増加	【想定内容】 2021年から2022年の上昇率が今後5年間（2028年まで）続き、以降は一定で推移すると想定	【状況の変化】 物価、人件費の高騰により総事業費へ影響を及ぼすリスクが顕在化した。 【発生額】 1,657億円	【想定内容】 物価及び人件費高騰が、一定の上昇率（2%,4%,7%）で事業完了まで継続する場合を想定 【影響額】 約330～1,157億円

7. リスク評価の見直しについて- なにわ筋線整備事業 -

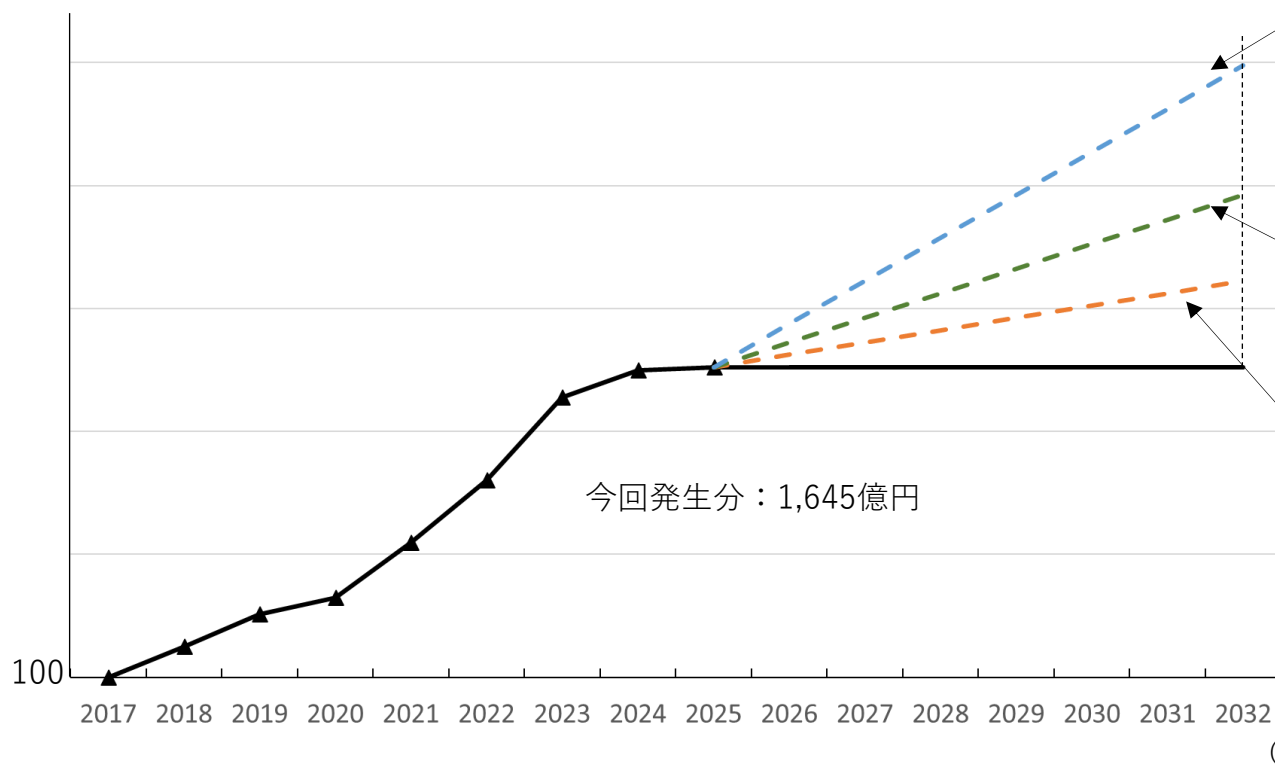
No 分類	金額的影響度	状況の変化 影響額	金額的影響度
	前回までのリスク想定		今回見直すリスク想定案
4 社会経済 状況の変化	【想定内容】 なにわ筋線沿道の地価は、事業化前の2017年に比べ約1.5倍となっており、現在の地価上昇率が今後も続くと想定	【状況の変化】 地価の上昇、物価の高騰により総事業費へ影響を及ぼすリスクが顕在化した。 【発生額】 462億円	【想定内容】 直近1年(2024～2025年)の地価上昇率(17%)、直近3年間(2023～2025年)の地価上昇率(19%)及び直近5年間(2021～2025年)の地価上昇率(12%)が事業完了まで継続する場合を想定 また、物価高騰が一定の上昇率(2%,4%,7%)で事業完了まで継続する場合を想定 【影響額】 約70～142億円
5 事業期間 の延伸	【想定内容】 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 過去の事例では2年延長した事例が発生している。	変化なし	【想定内容】 用地取得が遅れるなどにより事業期間が延長し、総係費や物価高騰及び地価上昇により事業費が増加する場合を想定 過去の事例では2年延長した事例が発生している 【影響額】 約119～176億円
6 国補助金額 の不足	【想定内容】 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	変化なし	【想定内容】 国補助金額の不足の可能性はあるが、他の財源の活用により事業期間延伸のリスクは低い

7. リスク評価の見直しについて- なにわ筋線整備事業 -

■物価上昇に伴う工事費増加リスクの想定案

- 2026年度以降の物価上昇については、3つのシナリオの上昇率を設定し、影響額を試算

【物価上昇】



リスク想定③
建設資材物価指数の直近5年間の平均上昇率(7%)が事業完了まで続いた場合
影響額：+1,157億円
金銭的影響度：高

リスク想定②
建設工事費総合デフレーター直近5年間の平均上昇率(4%)が事業完了まで続いた場合
影響額：+661億円
金銭的影響度：高

リスク想定①
日本銀行の物価安定目標(2%)が事業完了まで続いた場合
影響額：+330億円
金銭的影響度：中

影響額
+330～1,157億円

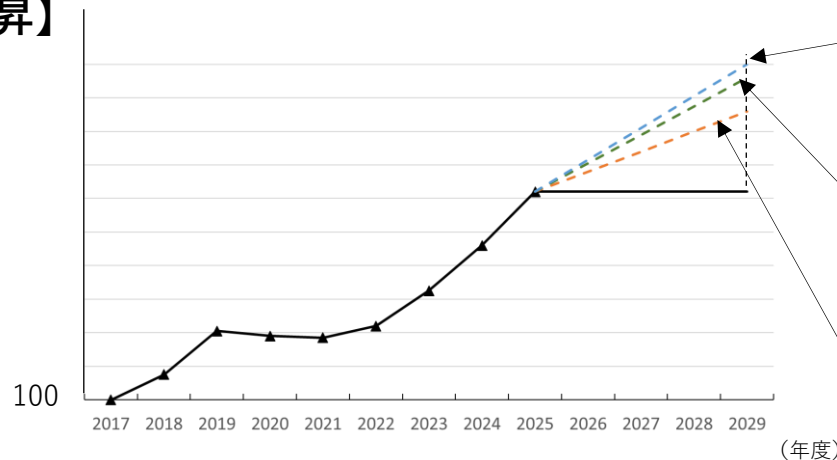
※2017年度の工事費にかかる単価を100とした場合の物価上昇をグラフ化したもの

7. リスク評価の見直しについて- なにわ筋線整備事業 -

■地価及び物価上昇に伴う用地費増加リスクの想定案

2026年度以降の地価上昇及び補償費の物価上昇について、それぞれ3つのシナリオの上昇率を設定し、影響額を試算

【地価上昇】

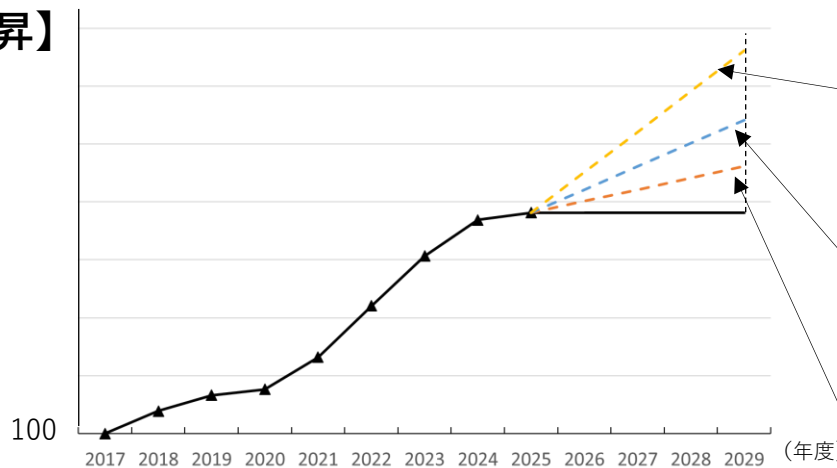


リスク想定②
なにわ筋線沿線の直近3年間の平均上昇率(19%)が事業完了まで続いた場合
影響額：+85億円

リスク想定①
なにわ筋線沿線の直近1年の上昇率(17%)が事業完了まで続いた場合
影響額：+76億円

リスク想定③
なにわ筋線沿線の直近5年間の平均上昇率(12%)が事業完了まで続いた場合
影響額：+54億円

【物価上昇】



リスク想定③
建設資材物価指数の直近5年間の平均上昇率(7%)が事業完了まで続いた場合
影響額：+57億円

リスク想定②
建設工事費総合デフレーター(直近5年間の平均上昇率(4%)が事業完了まで続いた場合
影響額：+33億円

リスク想定①
日本銀行の物価安定目標(2%)が事業完了まで続いた場合
影響額：+16億円

影響額
+70~142億円

※2017年度の用地費にかかる単価を100とした場合の地価及び物価の上昇をグラフ化したもの

今後の方針案

- 引き続き、必要となる国費確保等に向けた国との協議や、国費の見通しを踏まえた事業資金の確保策について関係者（大阪府及び事業者）との協議を進め、事業スキームを決定していく。
- リスク管理については、関西高速鉄道(株)に対して、本市が出席する関係者会議等の場を活用して適宜モニタリング状況を確認し、株主間で合意形成を図りながら、本市が出資者として主体的なリスク管理を実施していく。
- 今後も引き続きコスト縮減に努めるよう関西高速鉄道(株)に働きかけ、本市の負担軽減を図っていく。

No.	大-中-小分類 または 想定リスクの内容	これまでのリスク評価						モニタリング結果			見直し状況	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		状況の変化 (現在の状況)	事業への影響			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）	金額的影響度			発生確率			リスク基準		対応 区分	
		①	コ ント ロー ル	②	コ ント ロー ル	①× ②	コ ント ロー ル		影響額(うち市費)	発生状況				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：地質・地盤（地中）リスクの 顕在化 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	中	否	中	否	3	否	予期せぬ地中障害物の発生、土質条件等によるシールドの設計変更および近接構造物への影響低減策等により総事業費へ影響を及ぼすリスクが顕在化した。	1,033億円 ※建中利息等含む (約148億円)	発生	→	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 【積算内容】 令和8年度の関高鉄による事業費 精査において、現地調査結果や詳細 調査結果に基づき判明した対策費用 を見込んでいるが、今後更に発生する 地中リスクにかかる事業費増加費用は 計上していない。 【事業費】 0億円（約0億円）	低	否	【想定内容】 土質条件等を踏まえた詳細設計や 近接構造物にかかる関係者協議は概 ね整ったことから、これらに起因するさら なる事業費増額のリスクは低い。 一方、地中障害物に関しては、今後 の掘削工事の進捗による新たな発生リ スクを想定 【影響額】 約242億円（約35億円）	中	否	【想定内容】 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	2	否	軽減	関高鉄に対し、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	大分類：工事費の増加 中分類：不確定事象の発生 小分類： 法令又は基準又は規制等の改定、天 災による被害、前提とする関連事業計 画の変更等の不確定事象の発生による 事業費増加	中	否	中	否	3	否	関係者協議等により必要となった工事中および開業後の環境対策等により、総事業費へ影響を及ぼすリスクが顕在化した。	93億円 ※建中利息等含む (約13億円)	発生	→	大分類：工事費の増加 中分類：不確定事象の発生 小分類： 法令又は基準又は規制等の改定、天 災による被害、前提とする関連事業 計画の変更等の不確定事象の発生 による事業費増加 【積算内容】 令和8年度の関高鉄による事業費 精査において、関係者協議等により必 要となった工事中および開業後の環境 対策等の費用を見込んでいるが、今 後の不確定事象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）	低	否	【想定内容】 関係者協議は概ね整ったことから、 環境対策にかかる計画変更等による 事業費へのリスクは低い。 なお、工事中の事故等の不確定事 象については、引き続き過去事例を踏 まえた発生リスクを想定 【影響額】 約134億円（約19億円）	中	否	【想定内容】 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	2	否	軽減	関高鉄に対し、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	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 物価、人件費高騰に伴う事業費増加	高	否	高	否	5	否	物価、人件費の高騰により総事業費へ影響を及ぼすリスクが顕在化した。	1,657億円 ※建中利息等含む (約237億円)	発生	→	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 物価、人件費高騰に伴う事業費増加 【積算内容】 令和8年度の関高鉄による事業費 精査において、2025年度まで上昇 し、以降一定で推移した想定で事業 費に見込んでいる。 【事業費】 1,657億円（約237億円） ※建中利息等含む	中・高	否	【想定内容】 物価及び人件費高騰が、一定の上 昇率（2%、4%、7%）で事業完了 まで継続する場合を想定 【影響額】 約330～1,157億円 (約47～165億円)	高	否	【想定内容】 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	4・5	否	軽減	関高鉄に対し、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	大分類：用地費の増加 中分類：社会経済状況の変化 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	中	否	中	否	3	否	地価の上昇、物価の高騰により総事業費へ影響を及ぼすリスクが顕在化した。	462億円 ※建中利息等含む (約66億円)	発生	→	大分類：用地費の増加 中分類：社会経済状況の変化 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 【積算内容】 令和8年度の関高鉄による事業費 精査において、2025年度まで上昇 し、以降一定で推移した想定で事業 費に見込んでいる。 【事業費】 462億円（約66億円） ※建中利息等含む	低	否	【想定内容】 直近1年(2024～2025年)の地価 上昇率（17%）、直近3年間 (2023～2025年)の地価上昇率 (19%)及び直近5年間(2021～ 2025年)の地価上昇率（12%） が、事業完了まで継続する場合を想 定 また、物価高騰が一定の上昇率 (2%、4%、7%)で事業完了まで継 続する場合を想定 【影響額】 約70～142億円 (約10～20億円)	高	否	【想定内容】 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、関高鉄に対し、トー タルでのコスト削減の徹底を求める。	
5	大分類：間接費の増加 中分類：事業期間の延長 小分類：用地取得の遅れ 用地取得の遅れによる事業期間延伸に 伴う事業費増加	低	否	中	否	2	否	変化なし	—	→	大分類：工事費、用地費、間接費の 増加 中分類：事業期間の延長 小分類： 用地取得の遅れによる事業期間延伸 に伴う事業費増加 【積算内容】 用地取得の遅れによる追加費用は 計上していない。 【事業費】 0億円（0億円）	低	否	【想定内容】 用地取得が遅れるなどにより事業期 間が延長し、総係費や物価高騰及び 地価上昇により事業費が増加する場 合を想定 過去の事例では2年延長した事例が 発生している 【影響額】 約119～176億円 (約17～25億円)	中	否	【想定内容】 市内の他の鉄道事業で用地取得が 遅れるなどにより事業期間の延長が発 生していることから遅れが生じる可能 性はある	2	否	軽減	関高鉄に対し、円滑に用地取得が 進むよう、地権者への丁寧な説明等 を求めるとともに、用地取得について 進捗管理を行う。		
6	大分類：市費負担割合の増加 中分類：財源の不足 小分類：国費等の本市以外の負担 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	低	否	中	否	2	否	変化なし	—	→	大分類：市費負担割合の増加 中分類：財源の不足 小分類：国費等の本市以外の負担 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 【積算内容】 国費配分額の不足による追加費用 は計上していない。 【事業費】 0億円（0億円）	低	否	【想定内容】 国補助金額の不足の可能性はある が、他の財源の活用により事業期間 延伸のリスクは低い 【事業費】 0億円（0億円）	低	否	【想定内容】 国補助金額の不足の可能性はある が、他の財源の活用により事業期間 延伸のリスクは低い	1	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。		