

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

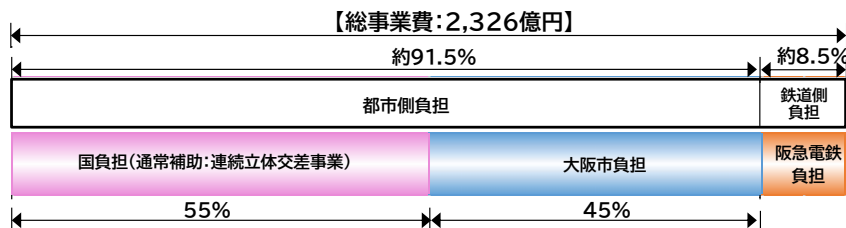
議題 事業リスク管理の取組状況

- ・ 阪急電鉄京都線・千里線連続立体交差事業

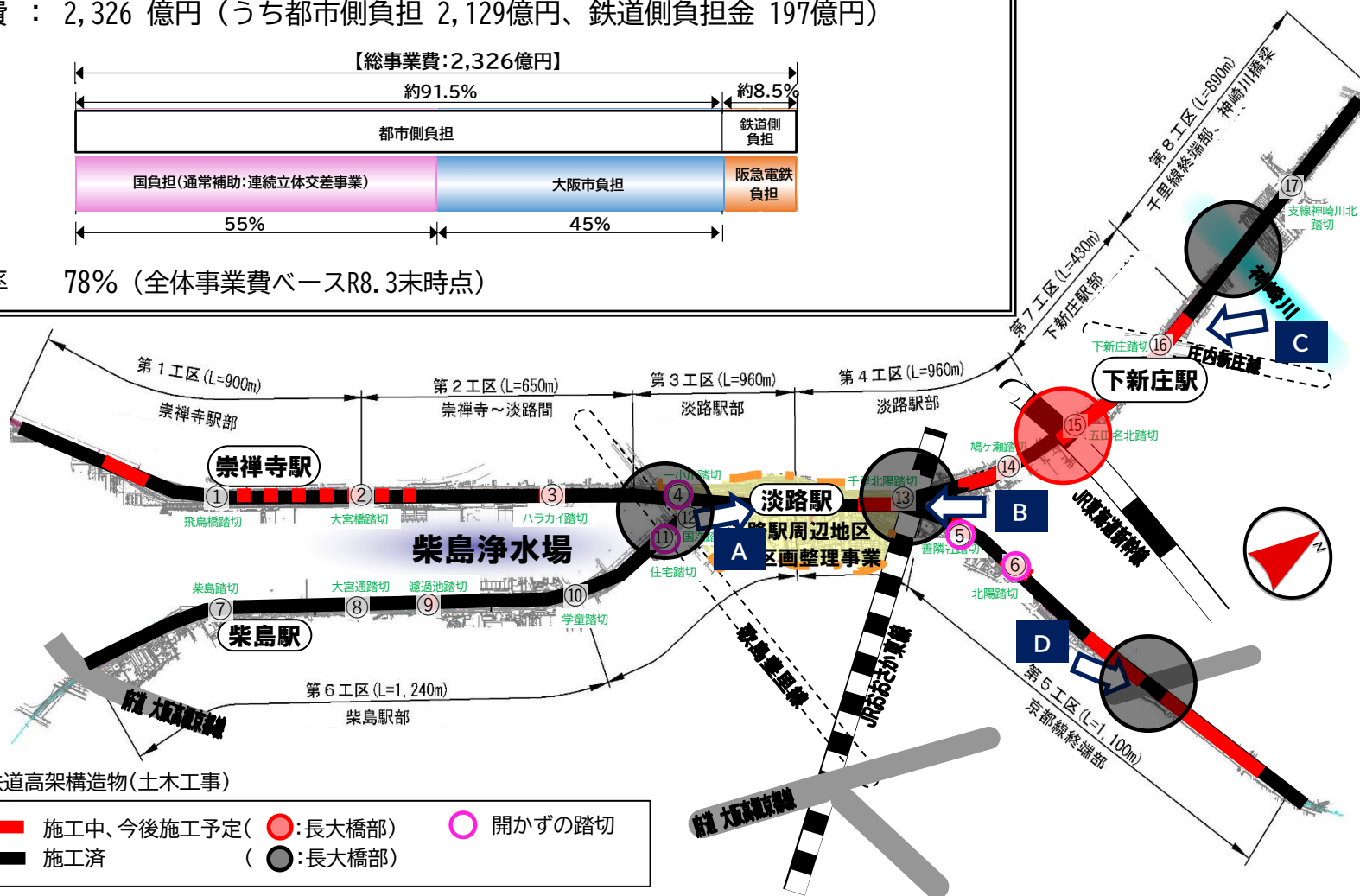
- 阪急電鉄京都線・千里線連続立体交差事業

【事業概要（現計画）】

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 78%（全体事業費ベースR8.3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( :長大橋部)  開かずの踏切
 施工済 ( :長大橋部)

令和8年度 第2回（第19回）大規模事業リスク管理会議

- 阪急電鉄京都線・千里線連続立体交差事業

建設局

A 淡路駅



B JRおおさか東線 交差部



C 下新庄駅付近



D 大阪高槻京都線 交差部（施工状況） R7.7.15



1. 事業費の増額

- ・ 前回会議(R8.1.27)では、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)を報告した。
- ・ 前回会議以降、物価高騰の進行や安全対策の強化等による増額内容について精査を進め、増額、増額理由、さらなる想定リスクを、下表のとおり取りまとめた。
- ・ その結果、**現計画2,326億円に対し、約355億円増額(前回報告の約249億円を含む)、変更後の事業費は、約2,681億円となる見通しである。**
- ・ さらなる想定リスクについては、引き続き、物価上昇の推移を注視するなど、リスクの管理に努める。

【前回 (R8.1.27)】			(単位:億円)	【今回 (R8.8.18)】		(単位:億円)	さらなる想定リスク	
項目	増額	増額理由		増額	増額理由			
物価高騰	220	・ 令和2年から令和7年までの物価上昇による増額		254	・ 令和2年から令和8年までの物価上昇による増額 ※参考1		・ 直近5年の物価上昇率7%/年が事業完了まで継続すると想定した場合、影響額として+263億円が見込まれるため、引き続き物価上昇の推移を注視する。	
地中障害物の発現	11	・ 現場詳細調査により判明したコンクリート基礎構造物の撤去等による増額		11	・ R8.1時点と同様 ※参考2		・ 施工中及び未施工区間において、施工済区間と同程度の障害物が発生すると想定した場合、影響額として+12億円が見込まれるため、引き続きリスク管理に努める。	
施工方法の見直し	18	・ 交通規制に配慮した施工方法の見直しによる増額（工事用地内のタワークレーン・仮設ステージの設置）		18	・ R8.1時点と同様 ※参考3		・ 施工に関する関係者協議が概ね整っていることから、さらなる増額の可能性は低い。	
安全対策の強化等	精査中	・ 積算基準の改定（一般管理費率、現場管理費率）による増額		51	・ 積算基準の改定による増額（一般管理費率、現場管理費率、鉄筋工）		・ 事業完了までに同程度の積算基準の改定があると想定した場合、影響額として+22億円が見込まれるため、引き続き基準改定の動向に注視する。	
		・ 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		21	・ 現場の安全対策上の交通誘導員、作業指揮者、列車監視員等の増員、工期延伸に伴う借地用地の継続使用等による増額		・ 施工に関する関係者協議が概ね整っていることから、さらなる増額の可能性は低い。	
計	249			355	※関係者等と協議中			

※鉄道事業者等の関係者協議により、増額内容等が変更となる可能性がある。
※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。

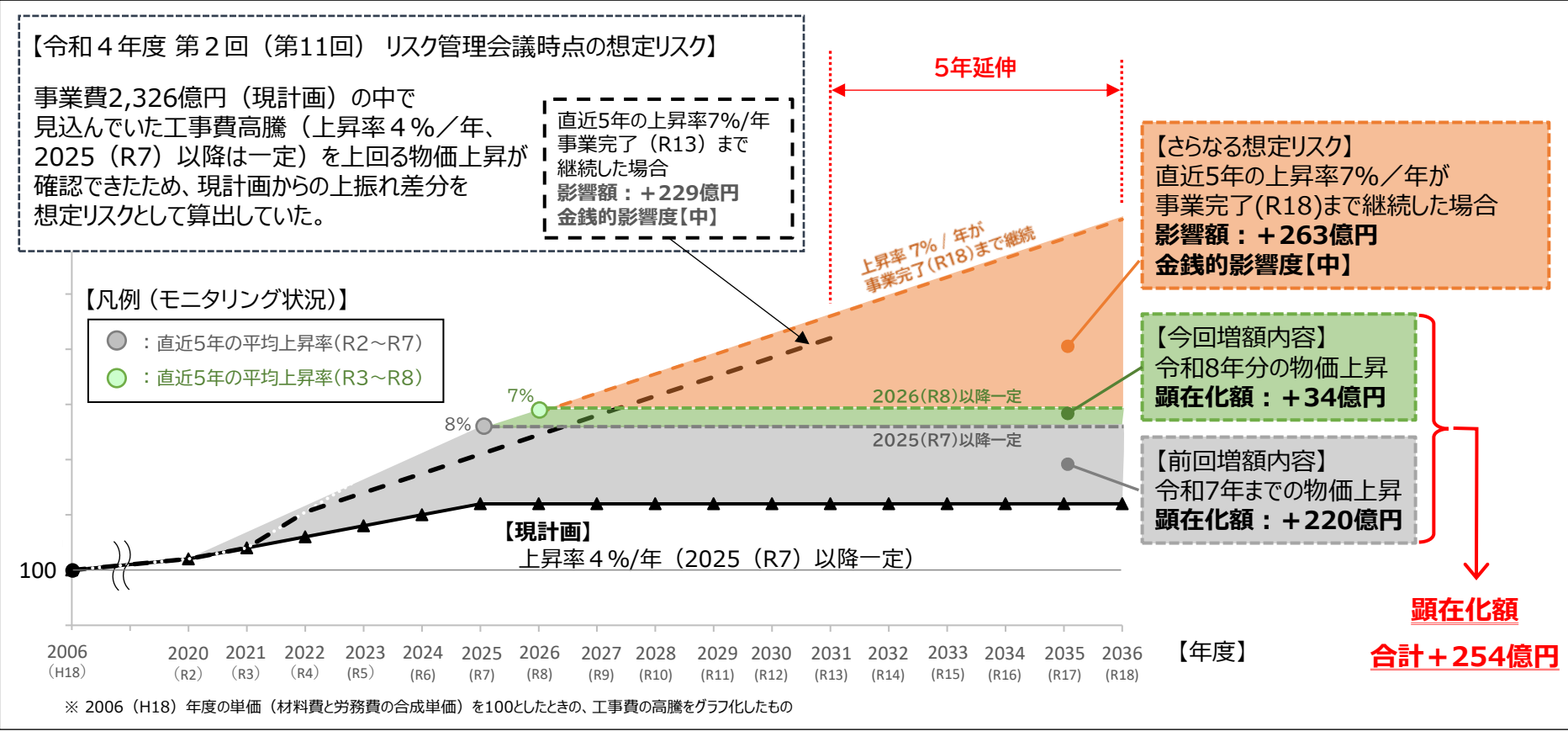
2. 事業期間の延伸

- ・ 前回会議(R8.1.27)では、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を報告した。
- ・ 前回会議以降、事業期間について精査を進め、延伸期間、延伸理由を、下表のとおり取りまとめた。
- ・ その結果、**現計画 令和13年度完了(高架切替:令和10年度)に対し、令和18年度完了(高架切替:令和15年度)となり、事業期間が約5年延伸となる見通し**である。
- ・ なお、鉄道高架構造物の整備も進んできており、**高架下空間の有効活用を進めていく。**※参考5

項目	延伸期間	延伸理由
安全性を考慮した 施工方法の見直し	34か月	● 新幹線交差部の橋梁架設方法の見直し(+24か月)※参考4 ・ JRおおさか東線交差部の橋梁架設の実績をもとに工期を設定していたが、施工方法に関する関係者協議を踏まえ、施工計画を見直し ● 周辺道路の交通影響への配慮(+10か月)※参考3 ・ 下新庄駅付近の施工において、交通規制に配慮した施工方法への見直し
働き方改革等による影響	20か月	● 現場の稼働時間短縮による影響(+20か月) ・ 働き方改革関連法により改正された労働基準法に基づき、建設業を含む一部業務は、令和6年4月から時間外労働時間の罰則付き上限規制が適用されることとなり、現場の週休2日(4週8閉所)を導入 ・ 令和6年3月に改正された工期に関する基準(中央建設業審議会)に基づき、猛暑日(夏季における暑さ指数31以上の日)を不稼働とした工期設定を導入
追加工事の実施	6か月	● 地中障害物の発現(+6か月)※参考2 ・ 現場詳細調査により判明したコンクリート基礎構造物の撤去等を実施
計	5年 (60か月)	※関係者等と協議中

※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。
※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。

（参考1）：物価上昇による想定リスク、モニタリング状況



○想定リスクの顕在化状況（R8.8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
- ・ R8の直近5年間(R3～R8)の上昇率は年7%であり、今後、物価が一定であったとしても事業完了までに+254億円増額が発生することとなり、想定リスク(+229億円)を上回ることが分かった。

○さらなる想定リスク

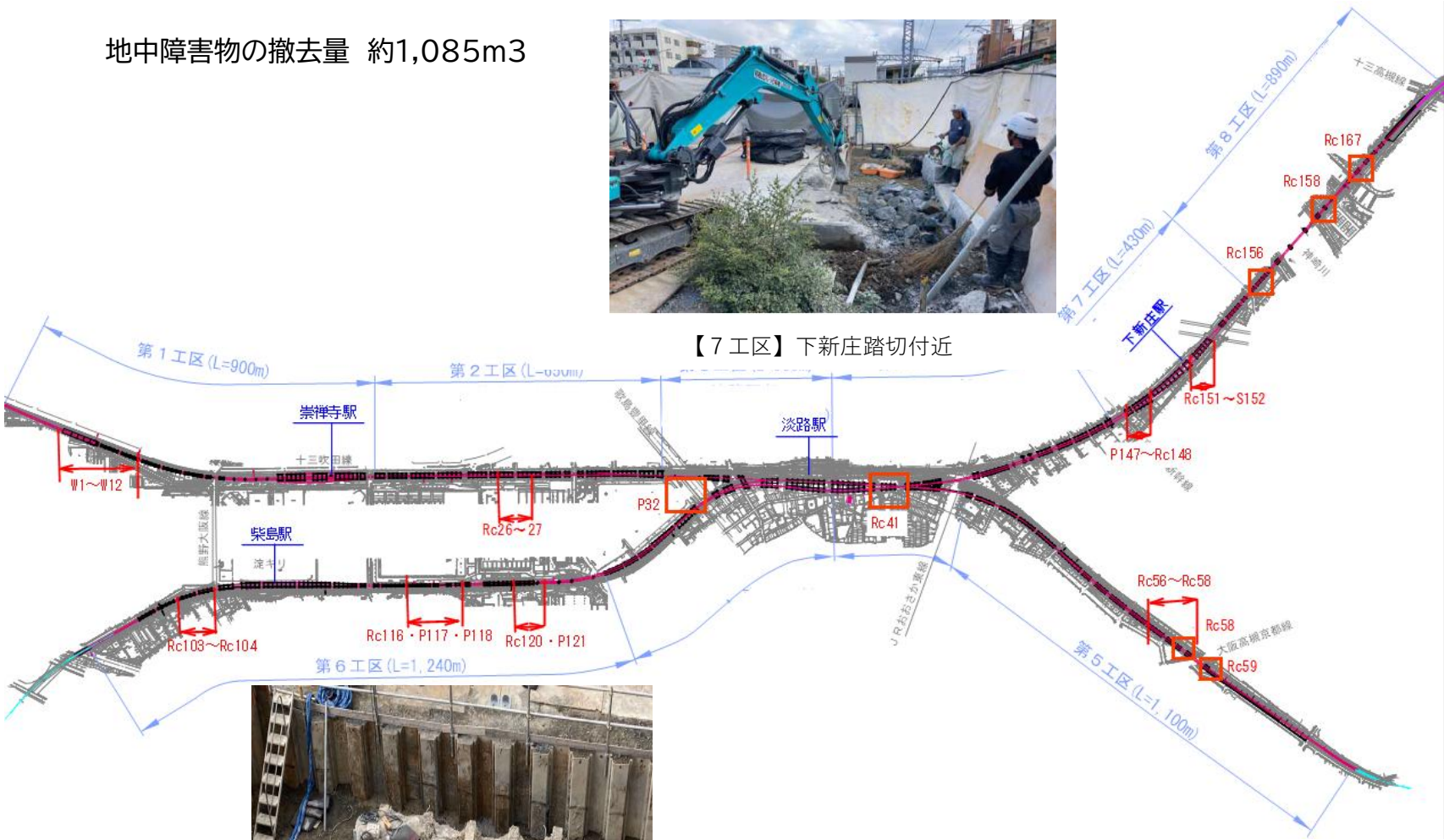
- ・ R8の直近5年間(R3～R8)の上昇率7%が事業完了(R18)まで継続した場合、さらなる想定リスクの影響額として+263億円が見込まれる。

(参考2):地中障害物の撤去等（増額: +11億円／延伸期間: +6か月）

地中障害物の撤去量 約1,085m3



【7工区】下新庄踏切付近



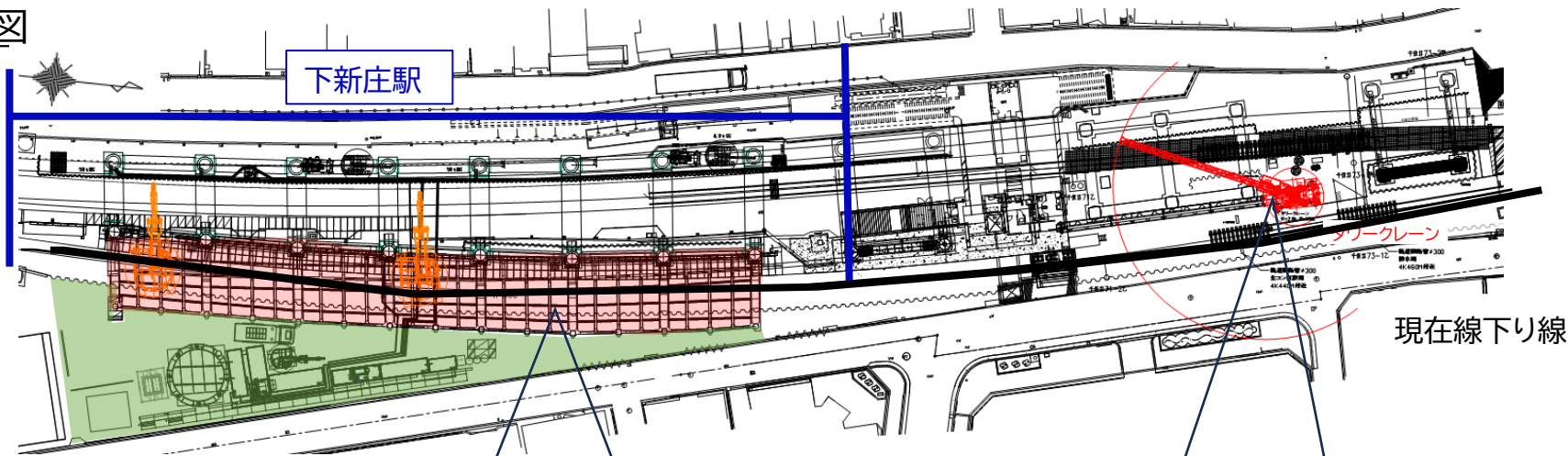
【6工区】浄水場付近

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(増額: +18億円/延伸期間: +10か月)

■ : 施工ヤード

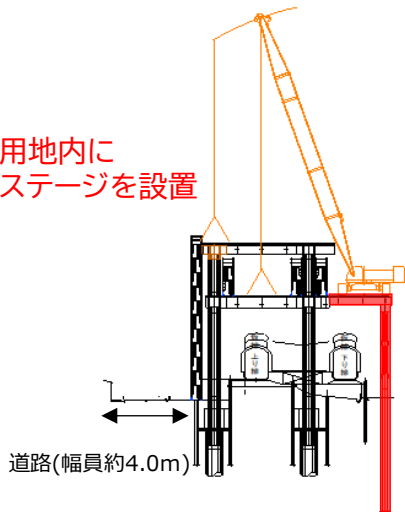
平面図



断面図

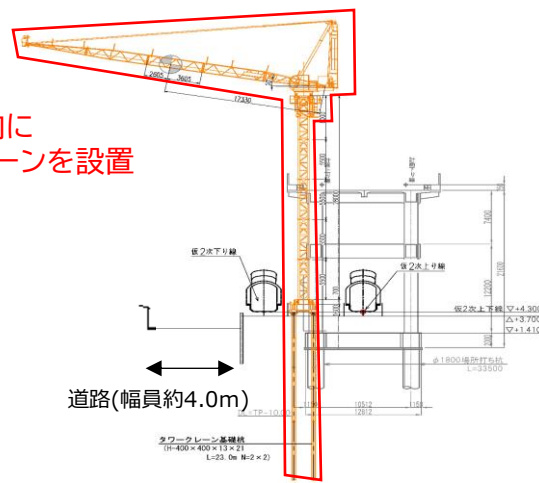
□ 道路の車両通行止めは行わない施工方法へ

工事用地内に
仮設ステージを設置



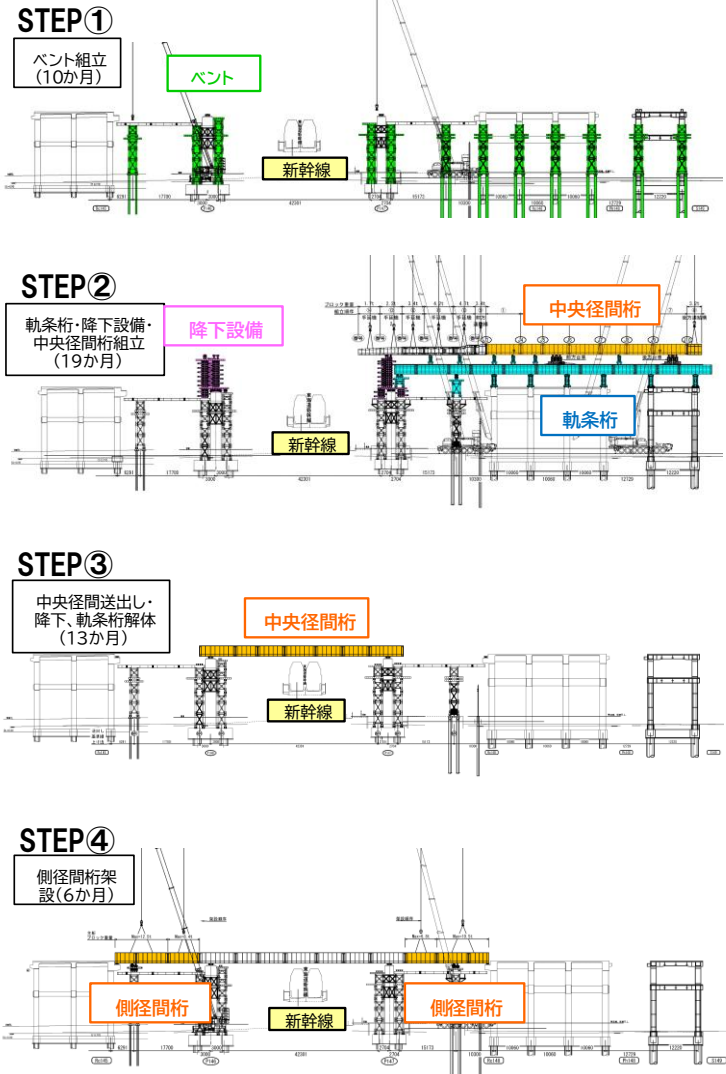
□ 道路の車両通行止めは行わない施工方法へ

工事用地内に
タワークレーンを設置



(参考4):新幹線交差部の橋梁架設方法の見直し(延伸期間: +24か月)

新幹線交差部 橋梁架設



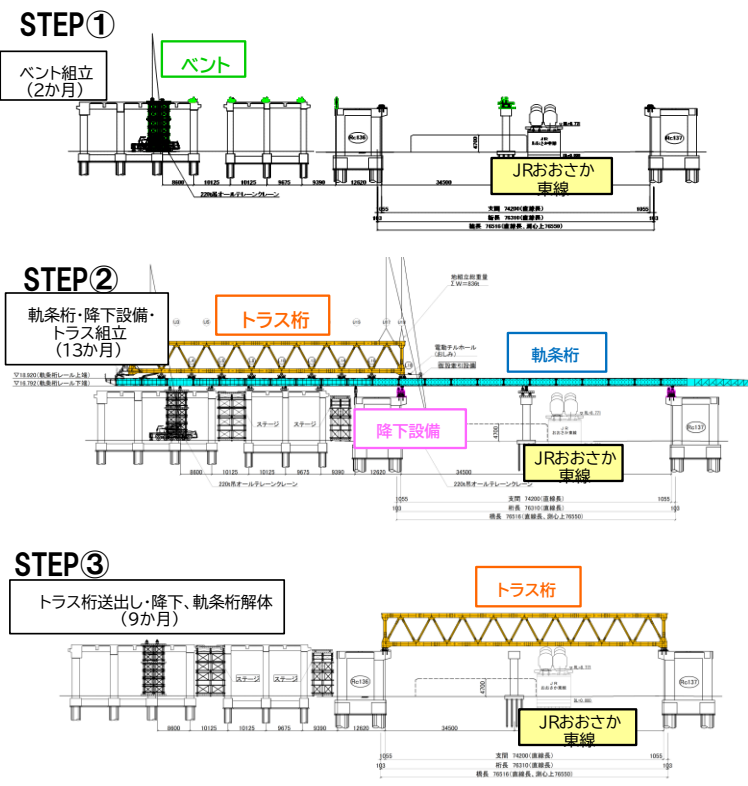
他工区の実績と比較して、
・ベント量が多い
・作業ヤードが狭隘
+8か月

他工区の実績と比較して、
・作業ヤードが狭隘
+6か月

他工区の実績と比較して、
・降下量が大さい
・作業ヤードが狭隘
+4か月

他工区の実績と比較して、
・側径間架設が別途必要
+6か月

(参考) JRおおさか東線交差部 橋梁架設



ベント : 桁架設工事に必要となるステージ(構台)の支柱
軌条桁: 桁を送り出すための台座となる桁
降下設備: 桁を所定の位置に送り出した後に、高さ調整材として設置した仮受台

（参考5）：高架下空間の有効活用

- 事業期間の延伸も見込まれるが、鉄道高架構造物の整備も進捗している。
- 淡路駅周辺では、放置自転車等の地域課題を抱えており、完成した鉄道高架構造物の高架下空間に、暫定駐輪場の設置を検討している。
- 淡路駅周辺地域以外についても、地元ニーズを踏まえながら、高架下活用の有効活用を順次進めていく。



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					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		
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	中	否	中	否	3	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。	254億円	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 社会情勢の変化による事業費増加 【積算内容】 令和２年から令和８年までの物価上昇による増額を計上。 【金額】 254億円	中	否	【想定内容】 直近５年（令和３年～令和８年）の物価上昇率７%/年が事業完了まで継続した場合を想定。 【影響額】 +263億円	中	否	【想定内容】 今後の社会情勢の変化によって、リスクが生じる可能性はある。	3	否	受容	今後も物価上昇の推移に注視し、引き続きリスク管理に努めていく。	
2	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 現場詳細調査による地盤条件等の相違に伴う事業費増加	低	否	中	否	2	否	想定外の地中障害物の発現により総事業費へ影響を及ぼすリスクが顕在化した。	11億円	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：地中障害物等 現場詳細調査による地盤条件等の相違に伴う事業費増加 【積算内容】 現場詳細調査により判明したコンクリート基礎構造物の撤去等による増額を計上。 【金額】 11億円	低	否	【想定内容】 施工中及び未施工区間において、施工済区間と同程度の障害物が発生する場合を想定。 【影響額】 +12億円	中	否	【想定内容】 これまでも想定外の地中障害物が発生したことから、リスクが生じる可能性はある。	2	否	受容	鉄道事業者と連携して、引き続きリスク管理に努めていく。	
3	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 安全対策強化に伴う事業費増加	高	否	低	否	3	否	交通規制に配慮した施工方法の見直し、及び、積算基準の改定、現場の安全対策上の交通誘導員等の増員により、総事業費へ影響を及ぼすリスクが顕在化した。	90億円	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 安全対策強化に伴う事業費増加 【積算内容】 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）を計上≪18億円≫ 積算基準の改定による増額（一般管理費率、現場管理費率、鉄筋工）を計上≪51億円≫ 現場の安全対策上の交通誘導員、作業指揮者、列車監視員等の増員、工期延伸に伴う借地用地の継続使用等による増額を計上≪21億円≫ 【金額】 90億円	低	否	【想定内容】 施工方法の変更や安全費等に関しては、施工に関する関係者協議が概ね整っていることから、さらなる増額の可能性は低い。 一方、積算基準の改定に関しては、事業完了までに同程度の基準改定（一般管理費・現場管理費）がある場合を想定。 【影響額】 +22億円	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。	2	否	受容	基準改定等の動向を注視し、引き続きリスク管理に努めていく。	
4	大分類：工事費の増加 中分類：工事費単価の増加 小分類：工事の遅れ 用地取得の遅れによる事業期間延伸による事業費増加	低	否	低	否	1	否	変化なし	－	－	→	大分類：工事費の増加 中分類：工事費単価の増加 小分類：工事の遅れ 用地取得の遅れによる事業期間延伸による事業費増加 【積算内容】 － 【金額】 －	低	否	【想定内容】 高架工事に必要な用地の取得は完了しており、用地取得の遅れによる高架切り替え時期への影響はないが、側道整備に必要となる用地取得は残っているため、その用地取得が２年遅延した場合の工事費高騰を想定。 【影響額】 +0.2億円	低	否	【想定内容】 現時点で残る用地取得・関係者調整は限定的であることから、事業期間延伸が生じる可能性は低い。	1	否	受容	事業協力が得られるように地権者へ丁寧に説明し、理解を求める。 交渉が難航する場合は、大阪市の収用移行の判断基準に基づき対応する。	
5	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 国費配分の不足による市費負担の増加	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 国費配分の不足による市費負担の増加 【積算内容】 － 【金額】 －	低	否	【想定内容】 直近６年の国費配分率の実績をもとに、不足分を市単独費で補う場合の市費負担の増加を想定。 【影響額】 +43億円	中	否	【想定内容】 令和元年度から個別補助化され、継続した国費の確保はできているが、今後の情勢が不明瞭なため、国費配分不足が発生する可能性がある。	2	否	軽減	引き続き必要な事業費の確保に向けて、要望活動等の実施により補正予算も含めた国費の確保に努める。 国費不足が発生した場合は、鉄道負担分を充当できるように速やかに阪急電鉄と協議を行い、市費負担の軽減となるように対応を図る。	