

**R8年度 第2回
コストマネジメント会議
なにわ筋線整備事業**

令和8年8月

なにわ筋線の概要

区間

- 共同営業区間【大阪（うめきた）～西本町】
- JR営業区間【西本町～JR難波】
- 南海営業区間【西本町～新今宮（南海）】

総事業費

約6,425億円（事業費精査後）

整備主体

関西高速鉄道株式会社（府は、出資・補助）

開業目標

2031（R13）年春予定

輸送需要

約24万人／日



【主な整備効果】

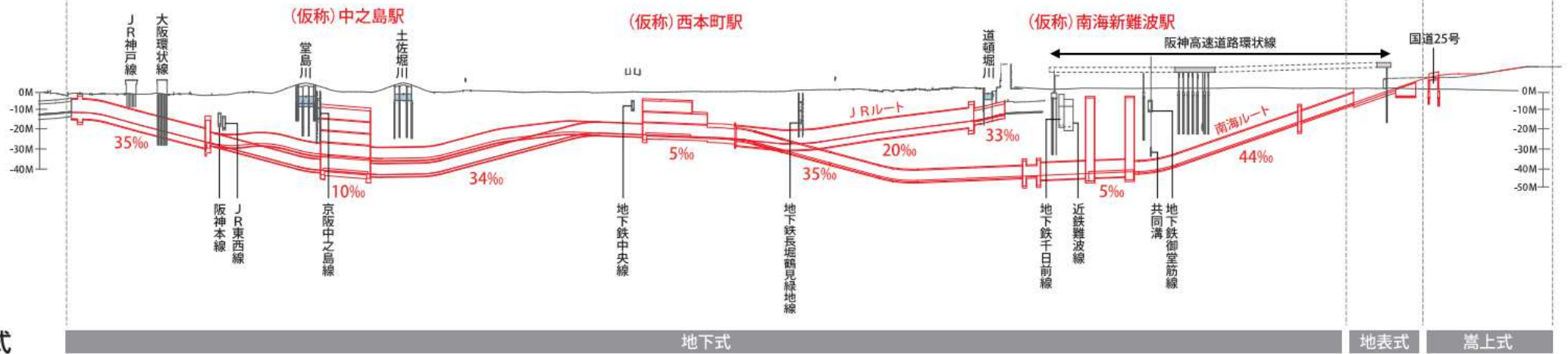
区間	経路	計画段階※1	なにわ筋線開業※2
新大阪-関西国際空港	JR	51分・乗換0回	49分・乗換0回
	南海	60分・乗換1回	50分・乗換0回
大阪(梅田)-関西国際空港	JR	64分・乗換0回	44分・乗換0回
	南海	54分・乗換1回	45分・乗換0回

※1 最速の場合 ※2 現時点での平均所要時間の想定

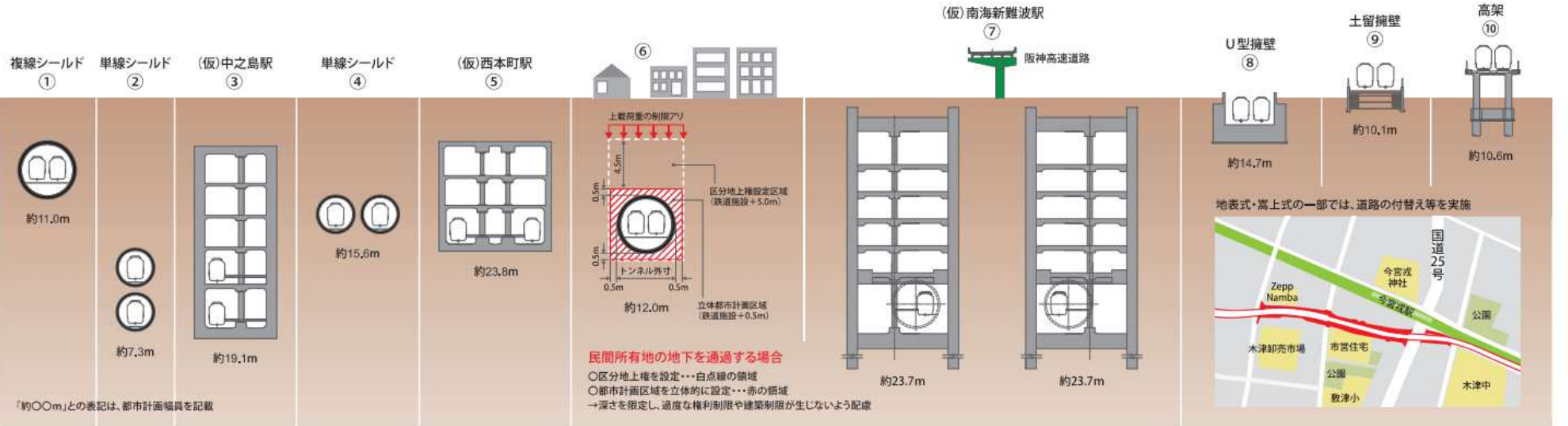
※2 東海道線支線地下化、大阪駅（うめきたエリア）による効果を含む

なにわ筋線の概要

平面図
縦断面図



構造形式



なにわ筋線の概要

- ・2017(平成29)年 9月 府の戦略本部会議、大阪市戦略会議にて、なにわ筋線事業に関する意思決定
- ・2019(平成31)年 3月 国の平成31年度予算において、なにわ筋線の整備が新規事業化
- ・2019(令和元)年 7月 鉄道事業法に基づく鉄道事業許可(JR西日本、南海電鉄、関西高速鉄道)
- ・2020(令和 2)年 2月 なにわ筋線に関する都市計画決定告示
- ・2020(令和 2)年 8月 都市計画法に基づく事業認可告示
- ・2021(令和 3)年10月 工事着手

現在、(仮称)中之島駅部や(仮称)西本町駅部、湊町交差点付近、道頓堀川付近等において工事を実施中

なにわ筋線の現在の状況（令和 7 年度末時点）

	進捗率	状況
工事 (測量等含む)	約 1 2 % (予算執行ベース※)	・駅部においては掘削工事、道頓堀川付近においてはトンネル本体の構造物工事等を実施中 ・その他の工区においては、支障物移設工事等を実施中
用地	約 3 8 % (契約件数ベース)	・鋭意、地権者と交渉を実施中
事業全体	約 1 8 % (予算執行ベース※)	

※約6,425億円（精査後の事業費）に対する予算執行進捗率

なにわ筋線の工事状況

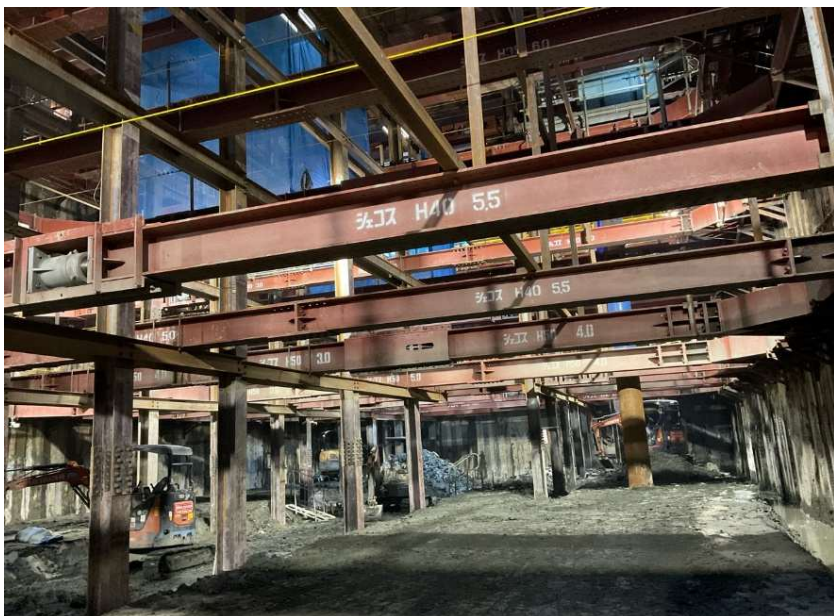
※駅名は仮称



地中連続壁工（JR福島駅付近）



掘削工（中之島駅）



掘削工（西本町駅）



トンネル本体工（道頓堀川付近）

■ なにわ筋線整備事業のこれまでの経過について

前回会議（R8.4.30）での報告内容（概要）

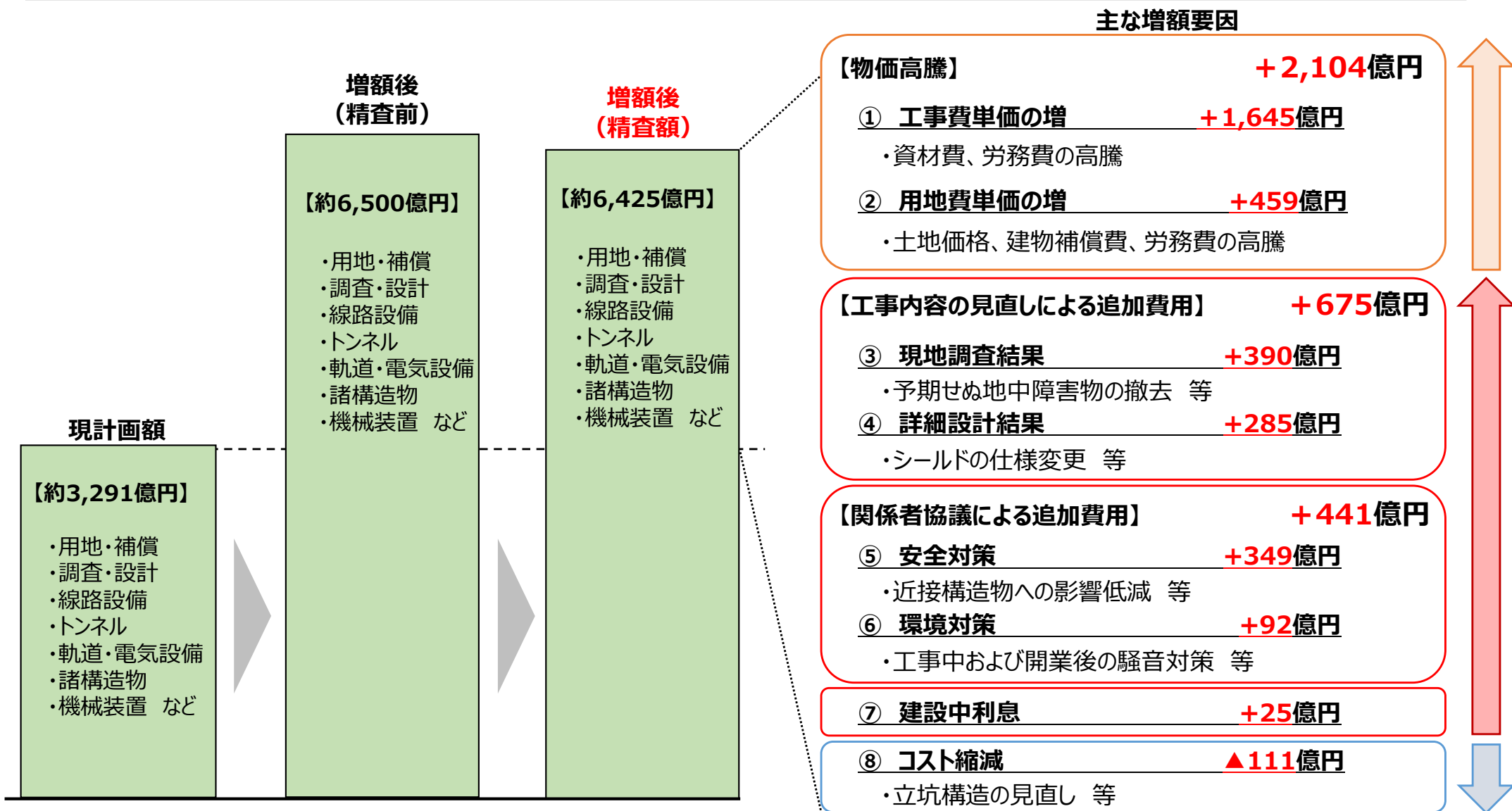
- 整備主体である、関西高速鉄道株式会社に対し、
 - 事業費の精査や更なるコスト縮減策の検討を行うこと
 - 第三者で構成される事業評価監視委員会にて、事業継続の妥当性（B/Cの検証など）について、審議すること
を指示
- 大阪市及び事業者（JR西、南海）とともに、必要となる国費確保等に向けた国との協議を進める

関西高速鉄道(株)からの検討結果の報告内容（R8.7.29）

- 総事業費
 - 現計画額 : 3, 2 9 1 億円
 - 精査額 : 6, 4 2 5 億円
 - 増加額 : 3, 1 3 4 億円
- 関西高速鉄道が設置した事業評価監視委員会での審議結果
 - 費用便益分析（B/C） : 1. 0 5
 - 事業の評価 : 事業継続は妥当

■ なにわ筋線整備事業の事業費精査結果について

- 関西高速鉄道株式会社から増嵩額の精査が完了し、精査後の総事業費は、現行額の3,291億円から6,425億円に増額となることの報告を受けた。



※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

■ 関西高速鉄道(株)からの精査報告資料

■ 事業費増の内訳

(単位：億円)

主 な 内 容	増 加 額 (精査前)	増 加 額 (精査額)		内 訳
① 工事費単価の増【物価高騰】	約 1,650	1,645		資材価格、労務費の高騰
② 用地費単価の増【物価高騰】	約 350	459		土地価格、建物補償費、労務費の高騰
③ 現地調査結果【工事内容の見直しによる追加費用】 現地調査等の結果から必要と判明した予期せぬ事象	約 400	390	205	地中障害物
			57	土質条件
			62	土壌汚染
			66	調査測量結果
④ 詳細設計結果【工事内容の見直しによる追加費用】 影響解析等の詳細設計の結果から必要と判明した予期せぬ事象	約 350	285	165	シールドトンネルの仕様変更
			120	その他仕様変更等
⑤ 安全対策【関係者協議による追加費用】 関係者協議において周辺インフラへの影響低減として必要となった事象	約 350	349	165	地下埋設物への影響低減
			184	近接インフラ大規模構造物への影響低減
⑥ 環境対策【関係者協議による追加費用】 地元調整の結果必要となった周辺環境への影響低減策	約 100	92	63	交通対策による周辺環境への負荷低減
			29	その他周辺環境への影響低減
⑦ 建設中利息		25		建設期間中の借入金に対する利息増
⑧ コスト縮減		▲ 111		立坑構造の見直し 等
合計	約 3,200	3,134		

■ 事業費の精査内容について

＜①工事費単価の増（増加額約1,645億円）＞

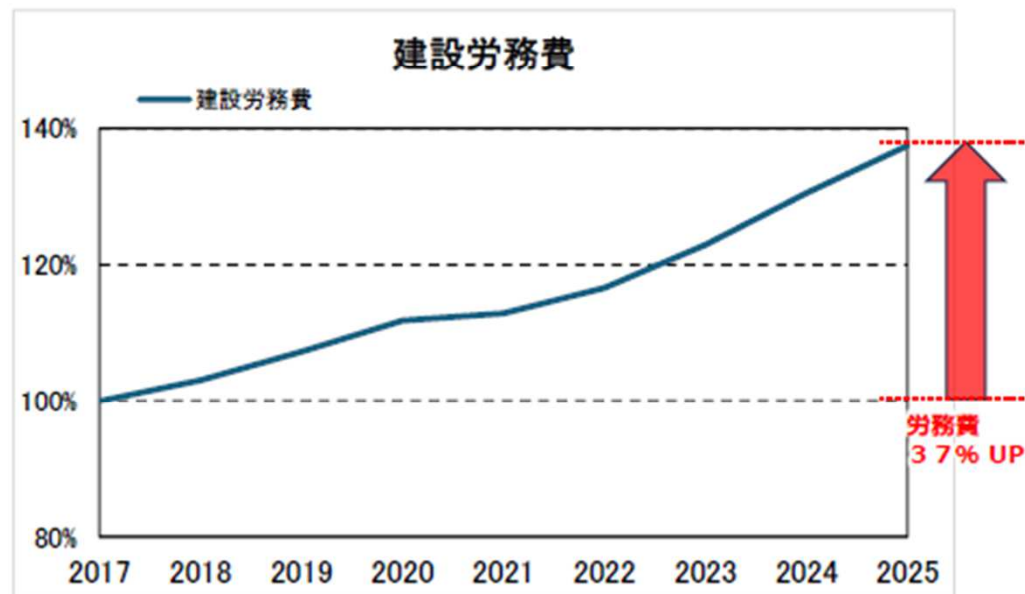
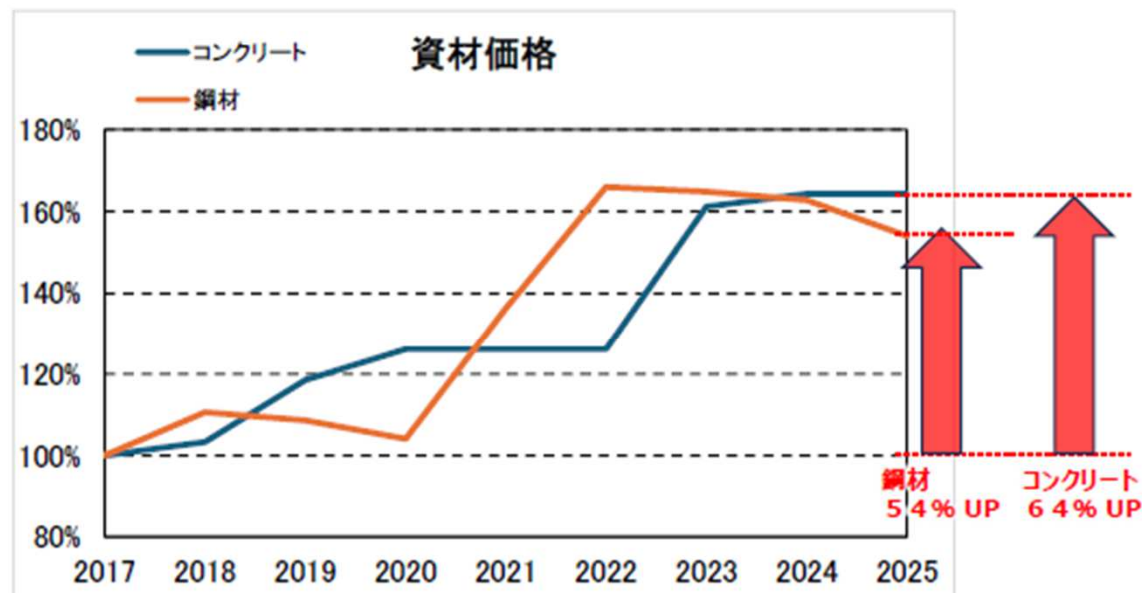
■ 資材価格、労務費の高騰

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



（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

■ 事業費の精査内容について

＜②用地費単価の増（増加額約459億円）＞

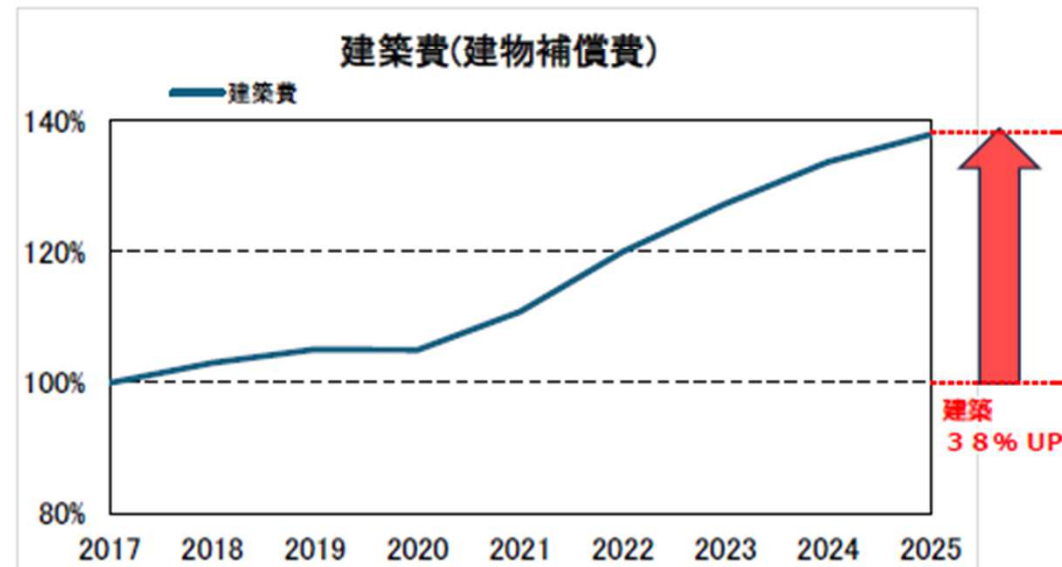
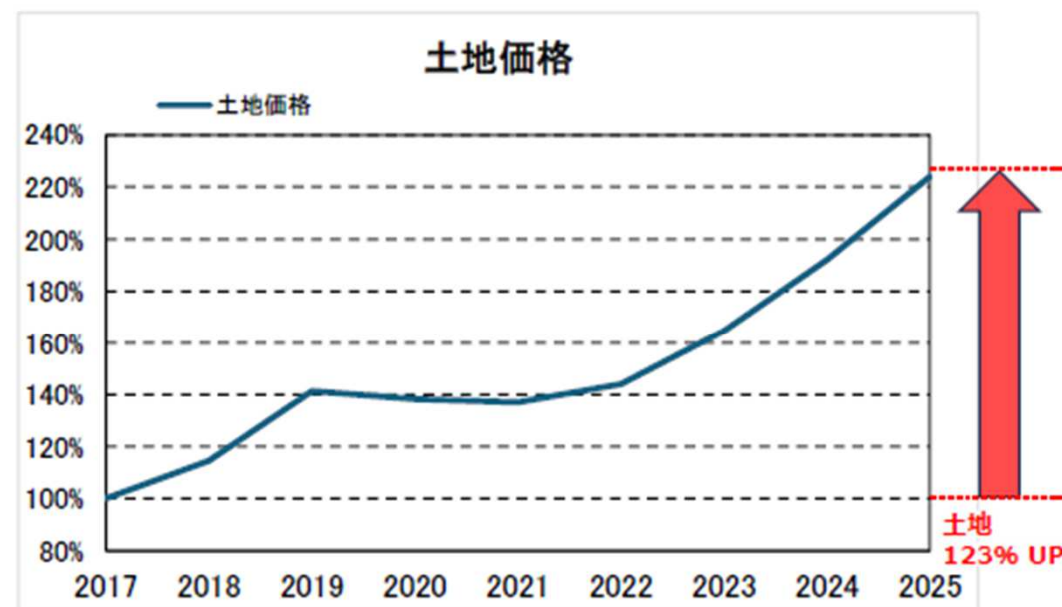
■ 土地価格、建物補償費、労務費の高騰

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



(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」

■ 事業費の精査内容について

＜③現地調査結果（増加額約390億円）＞

■ 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）



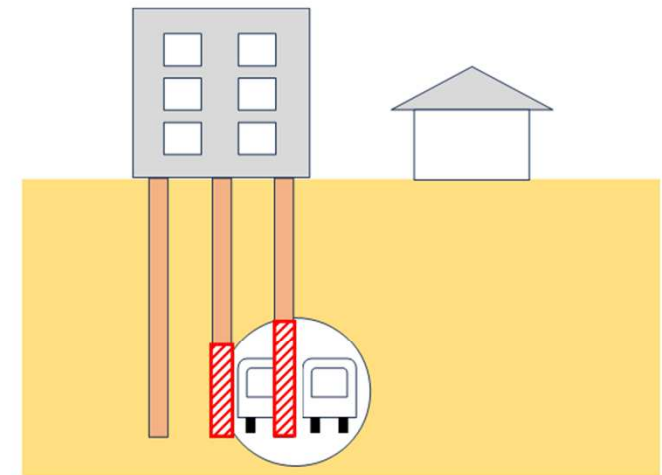
■ 地中障害物の撤去（２）

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）



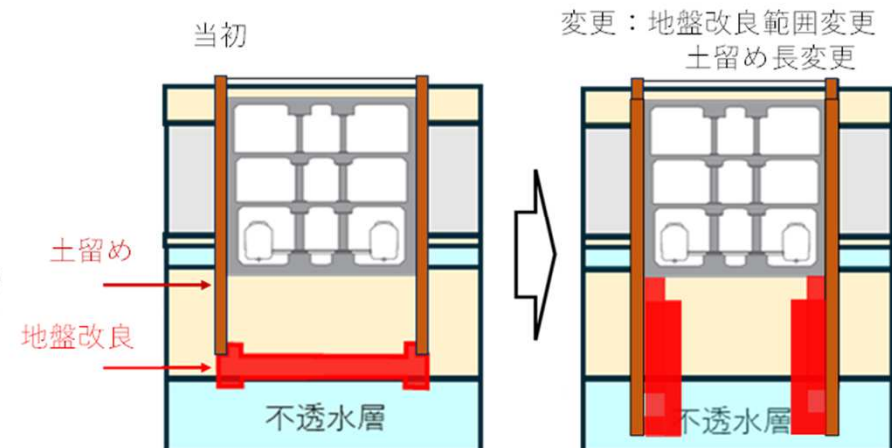
■ 盤ぶくれ※対策

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

■ 事業費の精査内容について

＜③現地調査結果（増加額約390億円）＞

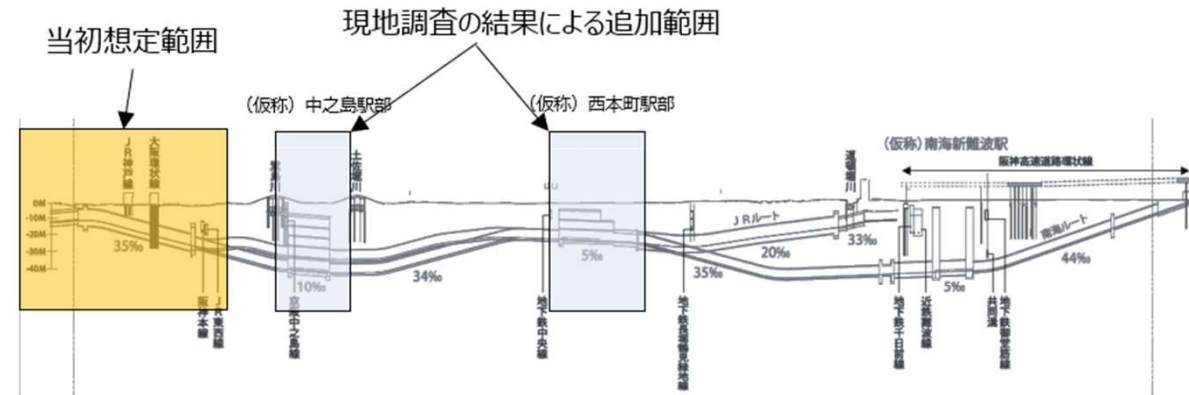
■ 汚染土処分

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）

■ 事業費の精査内容について

＜③現地調査結果（増加額約390億円）＞

■ 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。

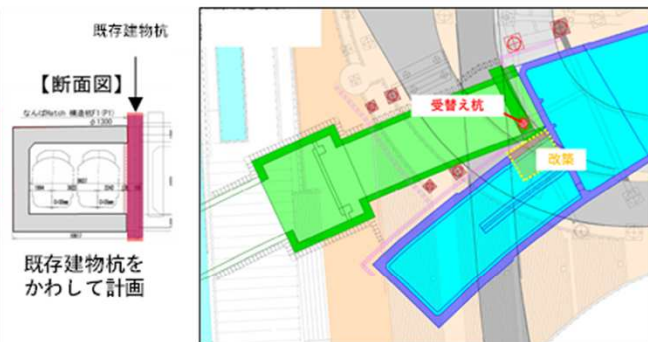
増加額

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

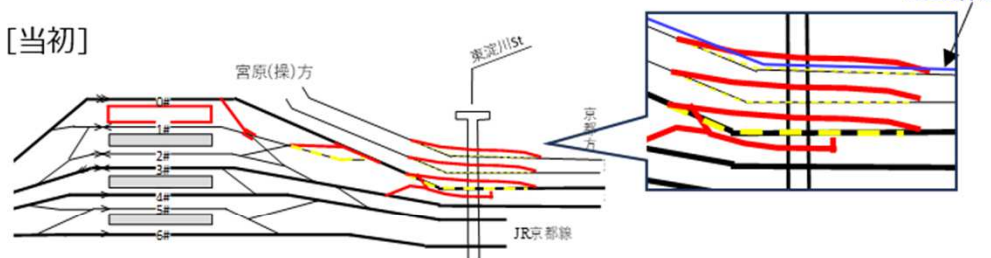
主な要因

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。

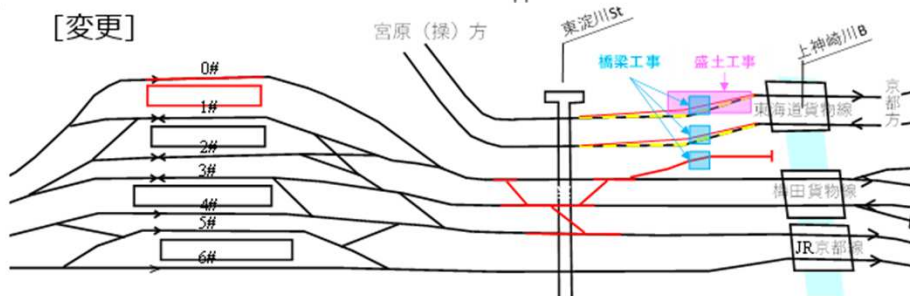
増加額

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）



■ 事業費の精査内容について <④詳細設計結果（増加額約285億円）>

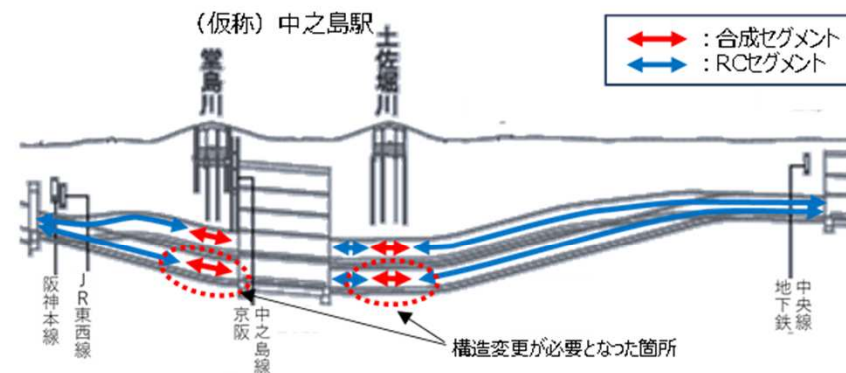
■ セグメントの仕様変更

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）



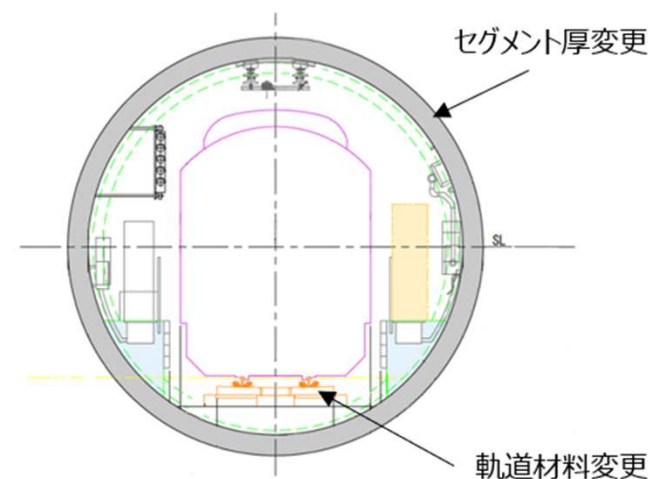
■ トンネル内径縮小に伴う軌道材料の変更

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）



■ 事業費の精査内容について <④詳細設計結果（増加額約285億円）>

■ シールドマシンの仕様変更

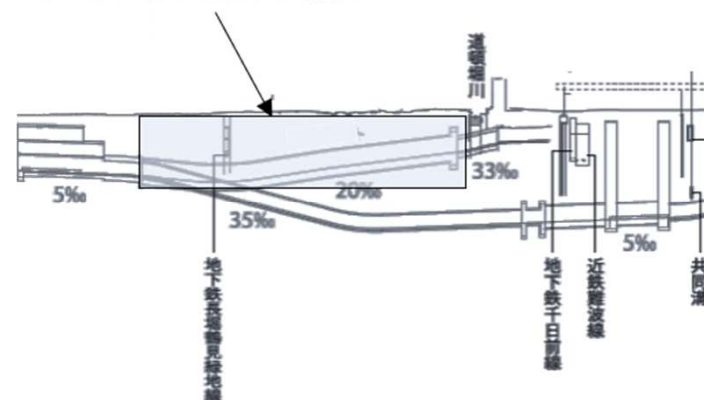
主な要因

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）

シールドマシン仕様変更箇所



■ 立坑の追加地盤改良

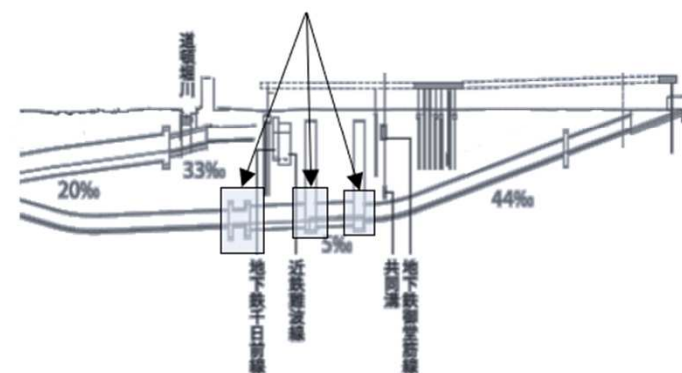
主な要因

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）

地盤改良追加箇所



■ 事業費の精査内容について <④詳細設計結果（増加額約285億円）>

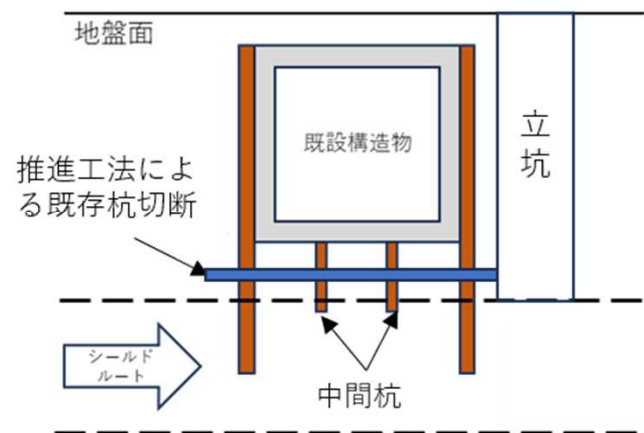
■ 既存杭撤去工法の変更

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）



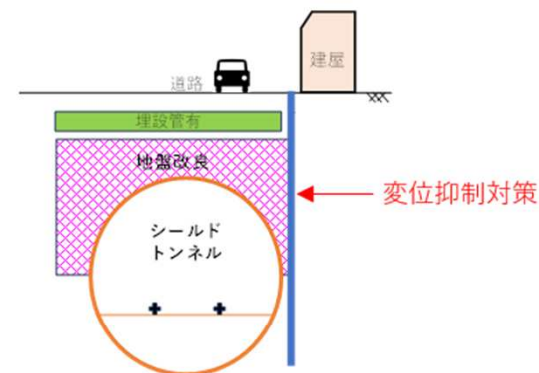
■ 周辺施設への変位抑制対策

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

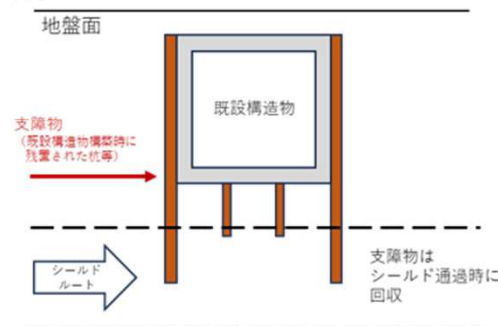
主な要因

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。

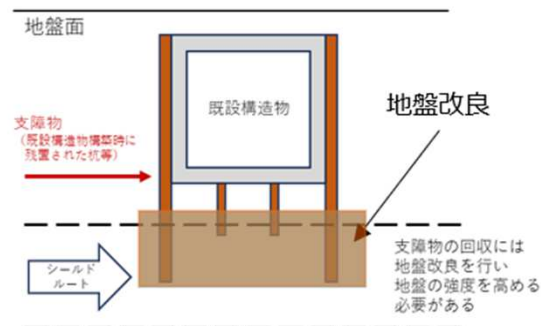
増加額

57億円（0億円→57億円）

当初



変更：地盤改良の追加



■ 事業費の精査内容について

＜⑤安全対策（増加額約349億円）＞

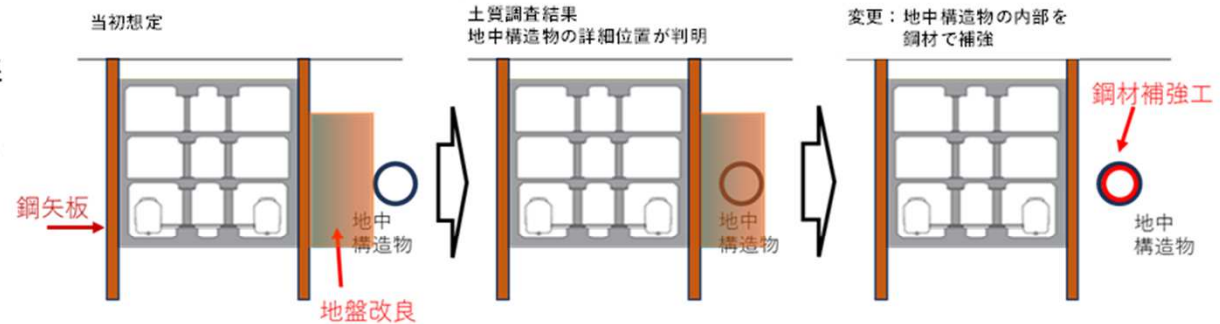
■ 近接インフラ設備の防護工法の変更

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）



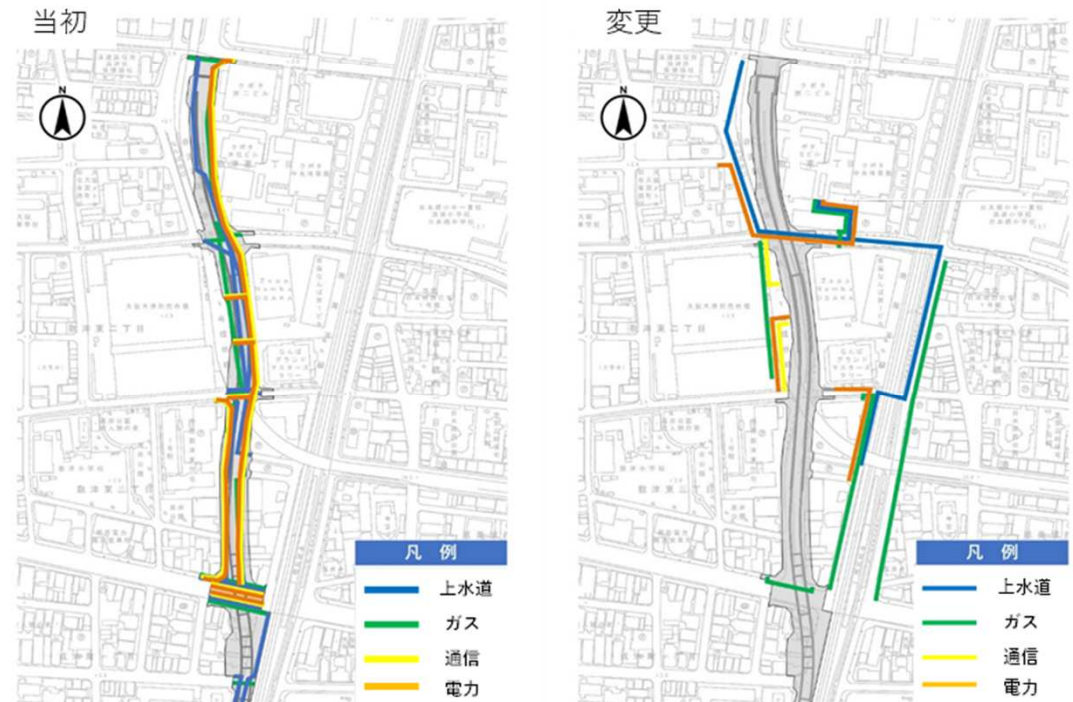
■ 地下埋設物の補償費対応

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）



■ 事業費の精査内容について

＜⑤安全対策（増加額約349億円）＞

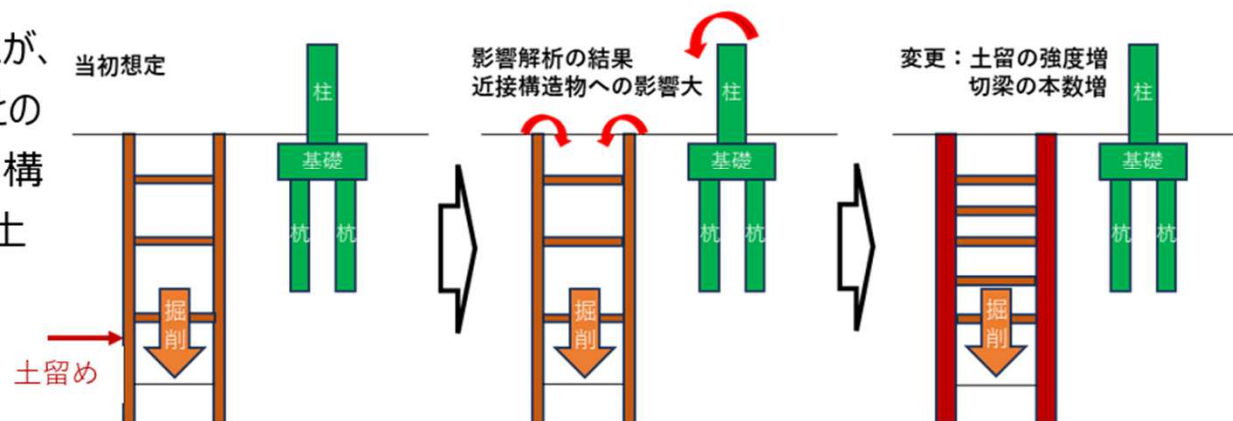
■ 近接インフラ大規模構造物の変位抑制対策

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）



■ 事業費の精査内容について <⑥環境対策（増加額約92億円）>

■ バスターミナル移設計画の見直し

主な要因

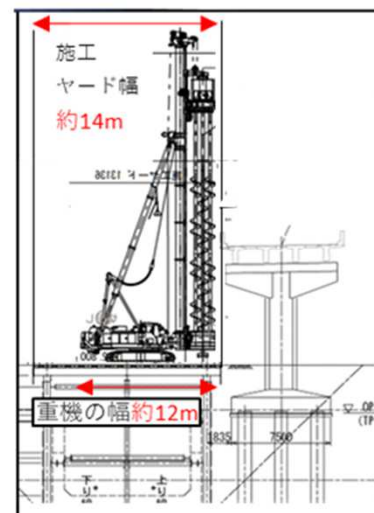
当初は、バスターミナルを仮移設する計画であったが、関係者との協議の結果、周辺道路への移設が困難であることが判明したため、既設バスターミナル内を工事ヤードとバス運行エリアに分割し、工事の進捗に応じて配置を変更しながら施工する計画へ見直した。

増加額

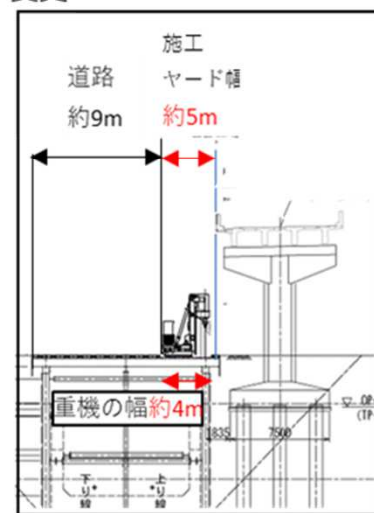
12億円（2億円→14億円）



当初



変更



■ 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）

■ 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）

■ 事業費の精査内容について

＜⑥環境対策（増加額約92億円）＞

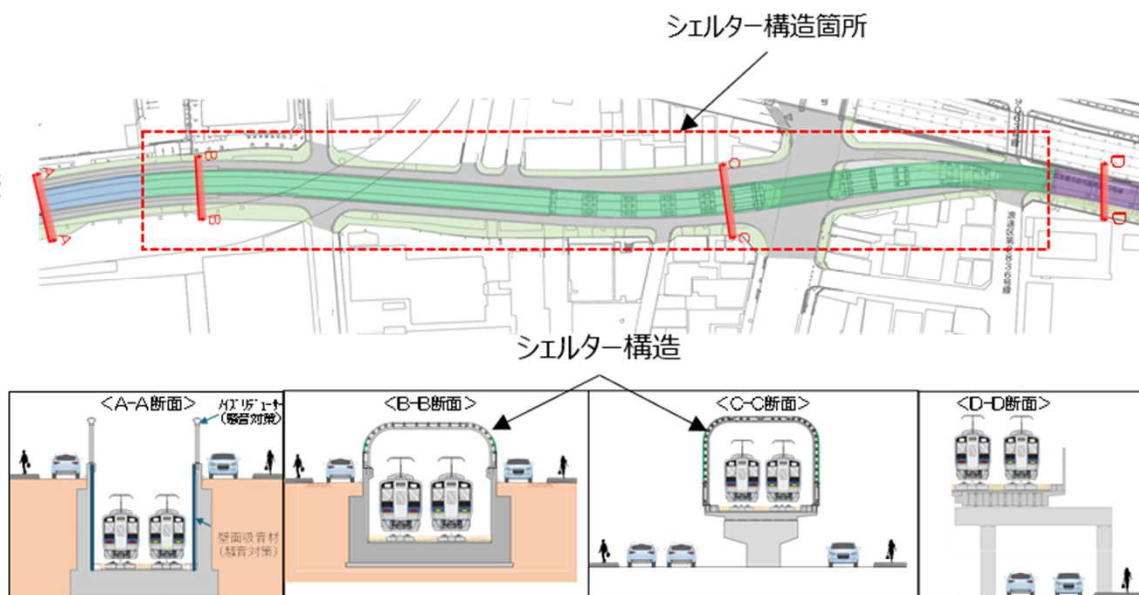
■ 周辺環境低減対策

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）

事業費の精査内容について

■ 事業費の精査内容について <⑧コスト縮減（縮減額約111億円）>

■ 立坑構造の見直し

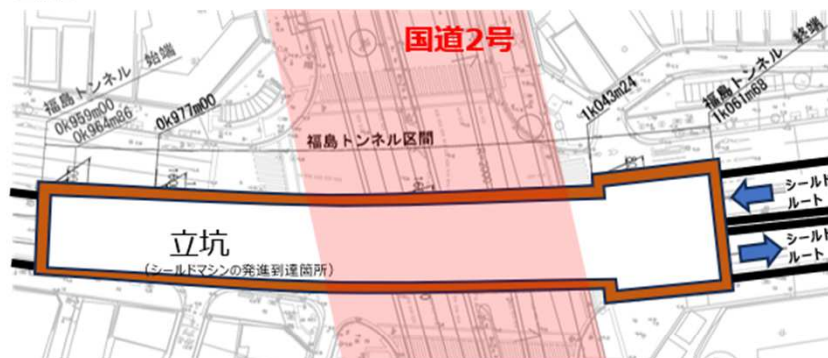
主な要因

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。

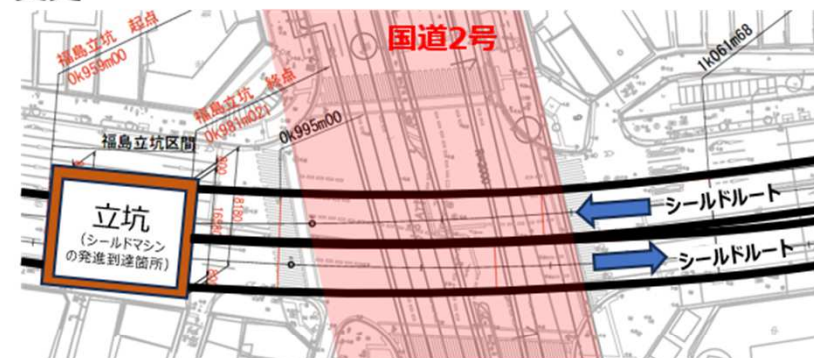
コスト縮減額

▲ 3 1 億円

当初



変更



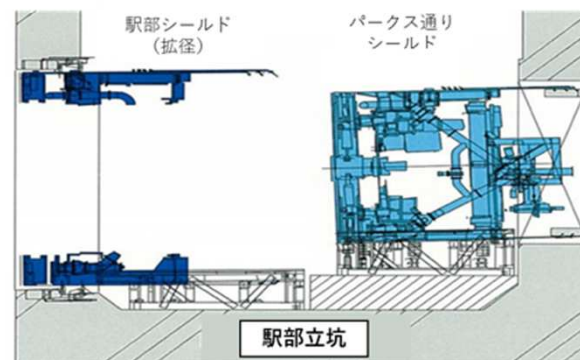
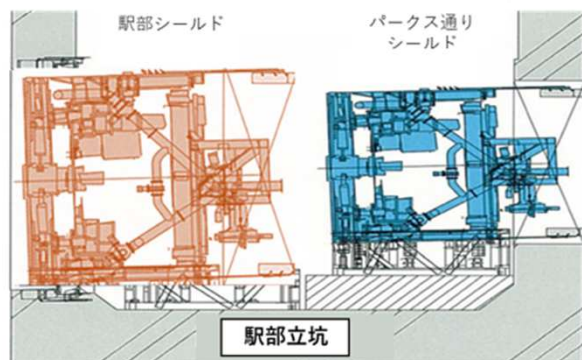
■ シールドマシンの再利用

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



■ 事業費の精査内容について <⑧コスト縮減（縮減額約111億円）>

■ 施工ヤードの縮小

主な要因

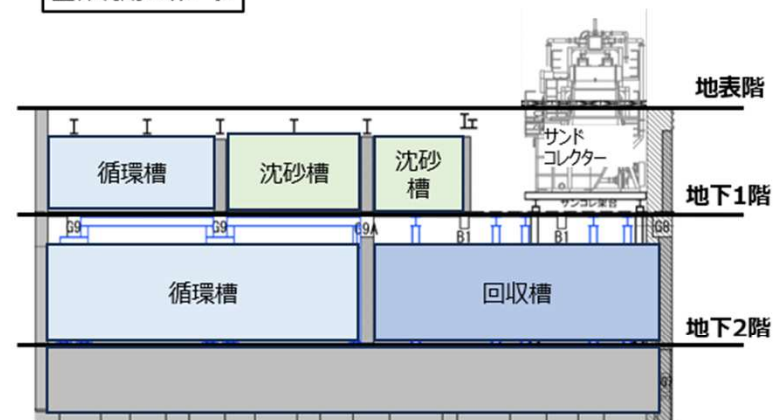
新難波駅部の工事に必要な施工ヤードの検討にあたり、既設建物の地下躯体を活用した施工計画とすることで、平面的な施工ヤードの範囲を見直し、建物の取得範囲を縮小した。

コスト縮減額

▲ 30億円



立体利用のイメージ



■ 事業費の精査内容について <⑧コスト縮減（縮減額約111億円）>

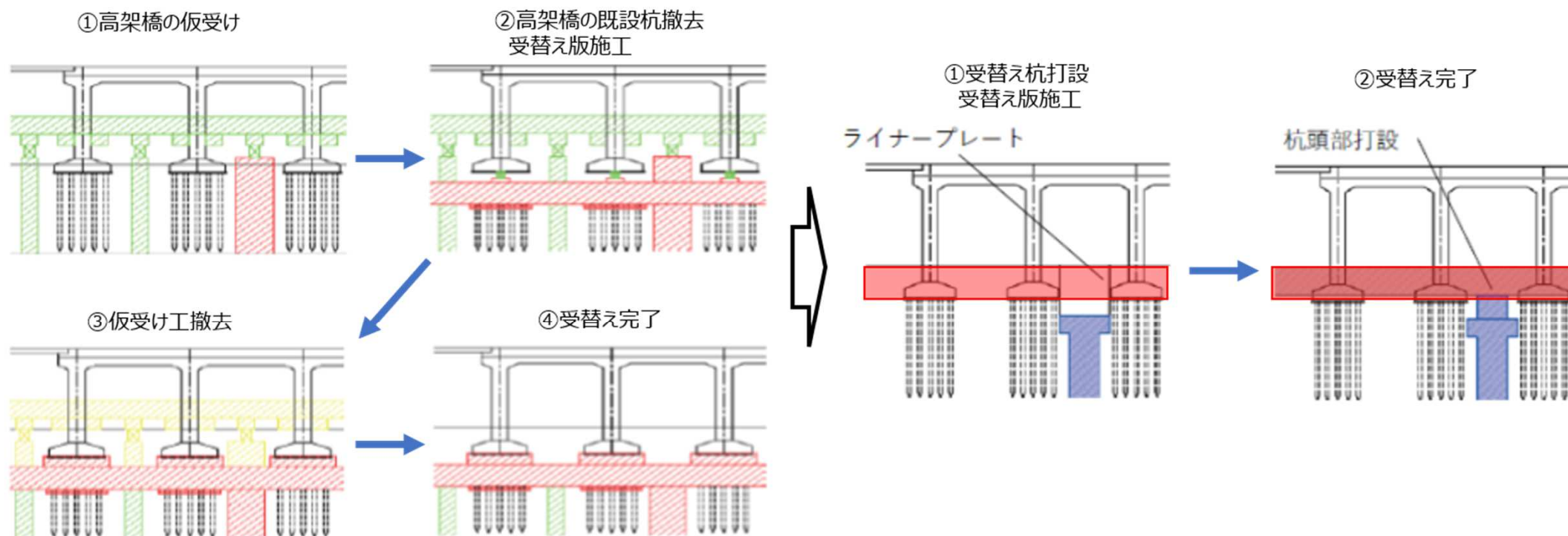
■ J R東海道線高架橋の受替方法の変更

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



■ 事業費の精査内容について <⑧コスト縮減（縮減額約111億円）>

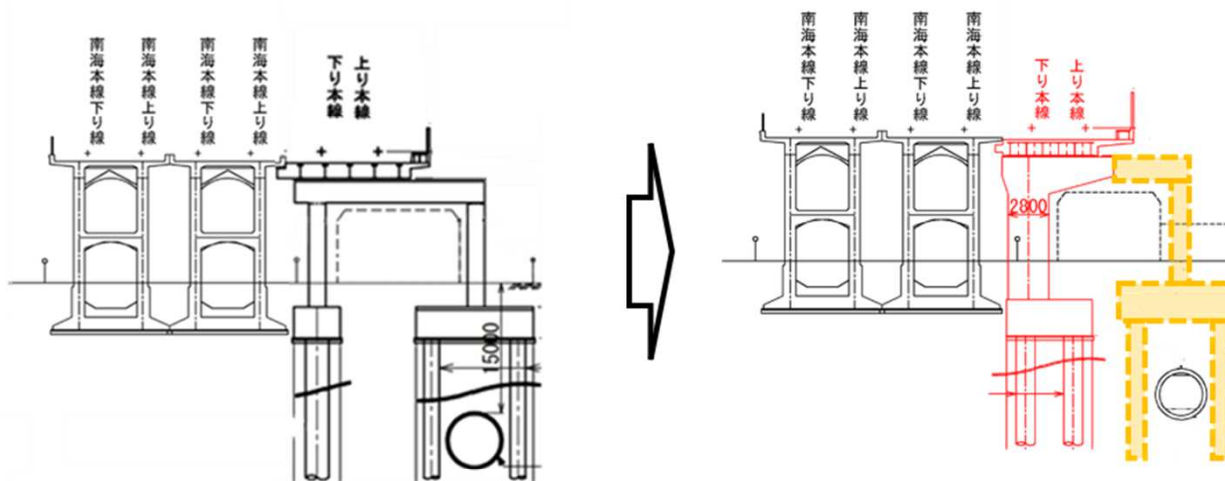
■ 高架橋構造の見直し

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



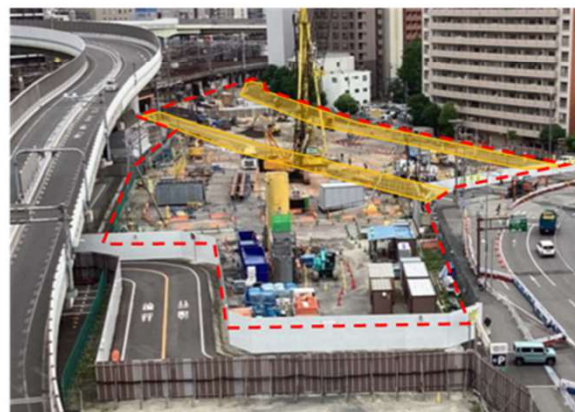
■ 道路全面通行止めによる施工ヤードの確保

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



■ 費用便益（B/C）の検証結果について <事業評価委員会の審議結果>

■ 事業評価監視委員会での審議結果

費用便益分析(B/C) : 1.05

事業の評価 : 事業継続は妥当

	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
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上げ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。

■ なにわ筋線整備事業 リスク一覧表（リスクが顕在化した場合）

事業費増額のリスク（顕在化したリスク）

大項目	項目	小項目	想定していたリスク	現状 （顕在化したリスク）	顕在化したリスクへの 対応	備考 （今後想定されるリスク等）
社会的 影響	物価 変動	資材・ 人件費	今後も引き続き5年間 物価が上昇する場合	・詳細設計等が概ね整ったことや、 資材、人件費の高騰により総事業 費へ影響するリスクが顕在化	・関西高速鉄道(株)にて、金額の精査や更なるコスト削減策の検討とともに、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）の審議を実施 ・関西高速鉄道(株)の精査結果などの報告内容について、算定方法や必要性について確認 ・大阪市及び事業者（JR、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 ※国への要望活動（財源確保）を実施 R8.6.2 R8.6末 R8.7.27	・今後の資材・人件費の上昇
用地	土地価格 等の変更	用地 補償費	今後も引き続き上昇する 場合	・2025年度末時点で、用地買収の進捗率が約38%（契約件数ベース） ・なにわ筋線沿道の地価は、近年上昇しており、補償額も物価高騰により、総事業費へ影響するリスクが顕在化		・今後の用地補償費の上昇
工事	地質・ 地盤	—	今後も想定外の地中障害物 等も一定程度発生する可 能性はあるものと想定	・一部の既着工区間において、地中から支障物が発生 ・詳細設計や関係者協議が概ね整ったことにより、土質条件等によるシールド設計の変更等が判明し、総事業費へ影響するリスクが顕在化		・今後の掘削工事などの進捗による想定外の地中障害物等の発生
工事	関係者 協議	高速道 路・埋設 事業者等	他の地下鉄事業で発生して いる事例（駅設備などの計 画変更に伴う費用等）もあ ることから、今後、一定程 度発生するものと想定	・詳細設計や関係者協議が概ね整ったことにより、近接構造物への影響低減策等の追加対策等が判明し、総事業費へ影響するリスクが顕在化		・工事中の事故などによる不確定事象の発生

■ なにわ筋線整備事業 リスク一覧表

事業期間の延長のリスク

項目	現状	今後想定されるリスク	リスクの早期把握に向けた対応
用地	・2025年度末時点で、用地買収の進捗率が約38%（契約件数ベース）であり、一部、取得に時間を要している箇所があるものの、現道の地下に設置するため用地取得が不要である駅部等から着手しているなど、全体工程に影響がないよう鋭意進捗	用地取得に想定以上の時間を要し、クリティカルパスに影響が出る場合	関西高速鉄道(株)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や工事工程との調整等を求めるとともに、定期的に進捗確認を行う
関係機関協議	・詳細設計及び関係者協議が概ね整った状況ではあるが、引き続き、全体工程への影響等の確認をしていく	クリティカルパスに影響が出る場合	関西高速鉄道(株)に対し、進捗管理の徹底を求めるとともに、適宜、全体行程への影響を把握する
工事	・特に時間を要する駅部等から着手しているなど、全体工程に影響がないよう鋭意進捗	掘削時に想定外の支障物が発見される等、工事に想定以上の時間を要し、クリティカルパスに影響が出る場合	定期的に進捗確認を行うとともに、関西高速鉄道(株)に対し、進捗管理の徹底を求めていく

■ なにわ筋線整備事業 リスク一覧表

■ リスクに対する総合評価

- **事業費増額のリスク（発生確率及び影響度を考慮して、総事業費が3割以上増額となるリスク）**
詳細設計や関係者協議が概ね完了したことに伴い、人件費・資材価格の高騰や地価の上昇に加え、工法変更や追加対策などによる増嵩規模が明らかとなり、総事業費への影響を及ぼすリスクが顕在化した。

整備主体の関西高速鉄道（株）がコスト縮減策の検討を含め、事業費の精査を行うとともに、第三者で構成される事業評価監視委員会で事業継続の妥当性（B/Cの検証など）を審議した結果、精査後の事業費による費用便益比（B/C）は1以上であり、事業継続は妥当と評価。

今後、必要となる国費確保等に向けた国との協議や、大阪市及び事業者（JR西日本、南海）との協議を進める。

また、引き続き、関西高速鉄道（株）に対し、コスト縮減に努めるよう働きかけるとともに、今後想定されるリスクについても、本事業の関係者による定例会議等において適時確認していく。

- **事業期間の延長のリスク**

用地の項目で、一部、用地取得に時間を要している箇所があるものの、用地取得が不要である駅部等の工事を先行させるなど、工事工程を工夫しながら進捗を図っており、現時点では、事業期間へ影響を及ぼすリスクは顕在化していない。

引き続き、関西高速鉄道（株）に対し、進捗管理の徹底を求めるとともに、本事業の関係者による定例会議等において事業の進捗を随時確認するなどモニタリングを継続していく。