

**R8年度 第1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4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3,300億円 ※精査中
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

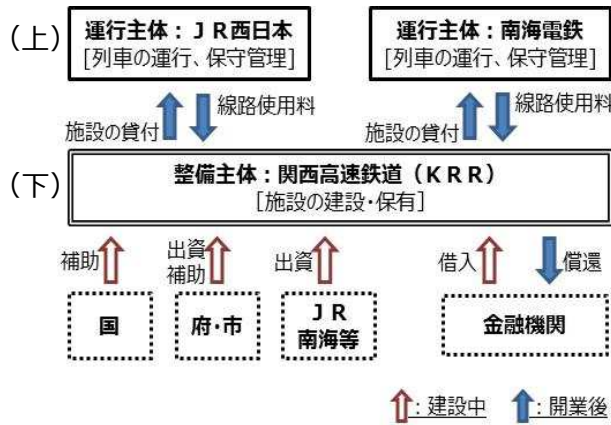


【主な整備効果】

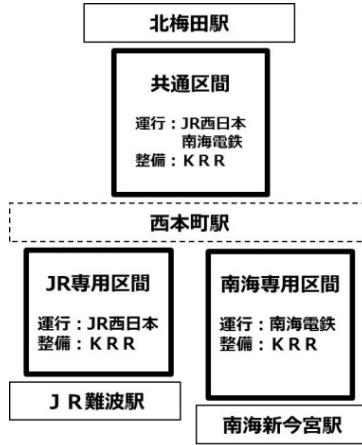
区間	経路	計画段階※1	なにわ筋線開業※2
新大阪-関西国際空港	JR	51分・乗換0回	49分・乗換0回
	南海	60分・乗換1回	50分・乗換0回
大阪(梅田)-関西国際空港	JR	64分・乗換0回	44分・乗換0回
	南海	54分・乗換1回	45分・乗換0回

※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

■ 整備手法（上下分離方式）



■ 各区間の運行・整備主体



■ 資金フレーム（地下高速鉄道整備事業費補助【想定】）

補助対象 約3,000億 (工事費・用地費など)	出資（20%） 600億		補助（54.2%） 1,620億		借入金 780億
	地方 10% 300億	民間 10% 300億	国 25.7% 770億	地方 28.5% 850億	自己調達 25.8% 780億
補助対象外 約300億 (総係費など)	出資（20%） 60億		借入金（80%） 240億		
	地方 30億	民間 30億	自己調達 240億		

⇒ 整備主体（KRR）の鉄道施設建設のための借入金（約1,020億円）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）

■ 府市負担割合

- 新たな鉄道整備事業において、現行法令等に基づく府市負担ルールはなし
- 国土軸の新大阪・大阪都心部(キタ・ミナミ)と関西空港や大阪南部地域間のアクセス強化等に資する広域的な鉄道ネットワークを形成する路線
- また、大阪市域の都市鉄道ネットワークの強化や、新駅整備等に伴うまちづくりの促進といった沿線地域の活性化に寄与
- 過去のJR関連の鉄道整備事例（JR東西線、おおさか東線）において、府：市=1：1で実施

なにわ筋線の事業効果（広域と市域）や過去の鉄道整備事例を踏まえ、**府市負担割合は「1：1」とし、府市協調のもと、早期開業をめざす。**

■ リスク分担

【基本的な考え方】

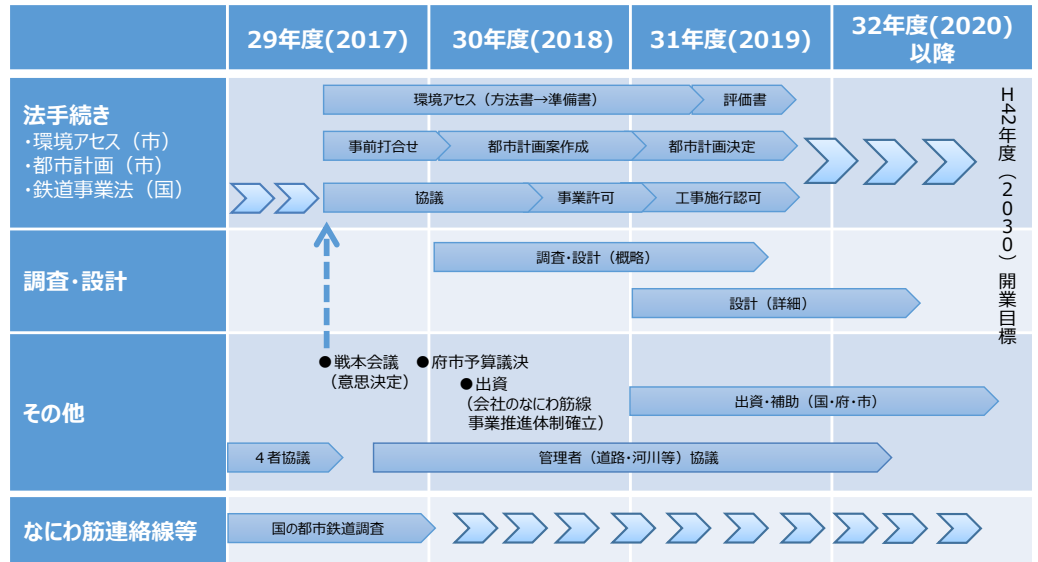
- 開業前の事業費増高等については、やむを得ないと認められる場合に限り、上下分離方式の趣旨を踏まえ、鉄道事業者に加えて、府・市も事業スキームに基づき応分の負担を行うことが適当
- 開業後の需要変動等のリスクについては、鉄道事業者が負担することが適当

想定リスク	リスク分担		負担方法
	府・市	鉄道事業者	
事業費増 工期遅延（建中利息増）	○	○	【府・市】出資、補助 【鉄道事業者】出資、線路使用料
需要変動		○	経営努力による
金利変動		○	線路使用料

※ 事業の継続が困難となった場合、借入金について府及び市は負担しない
 ただし、原因が天災地変等によるものである場合は、府・市・鉄道事業者間で別途協議

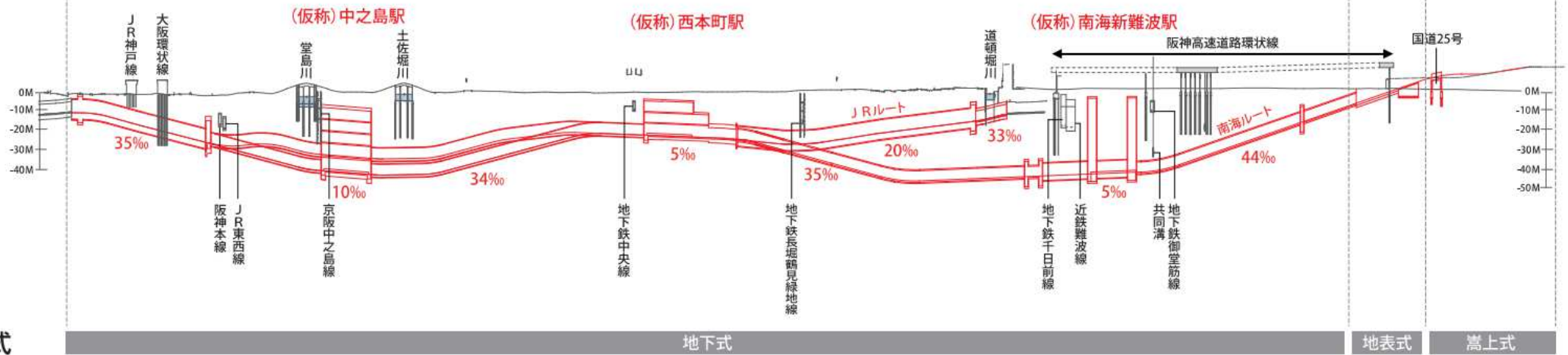
○ **以上の事業スキームを前提に、府・市・鉄道事業者が、国に対して、なにわ筋線の事業化に向けた協議を開始することとする。**

■ 事業実施スケジュール（案）

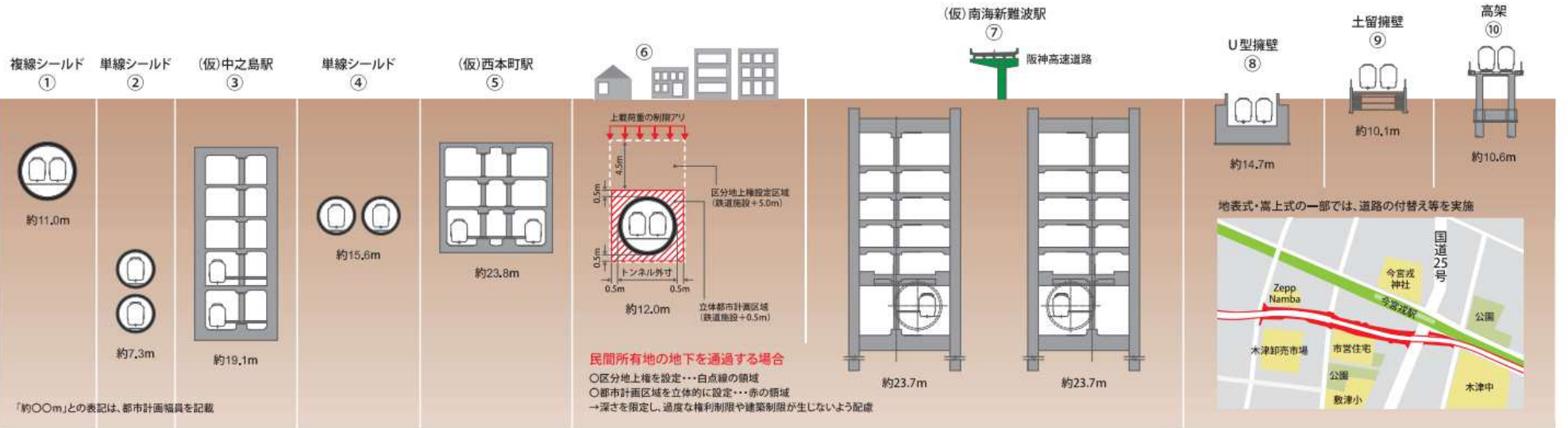


なにわ筋線の概要

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

○現在、関西高速鉄道株式会社が総事業費を精査しているため、総事業費に対する事業全体の進捗状況についても、合わせて精査中。

なにわ筋線の工事状況

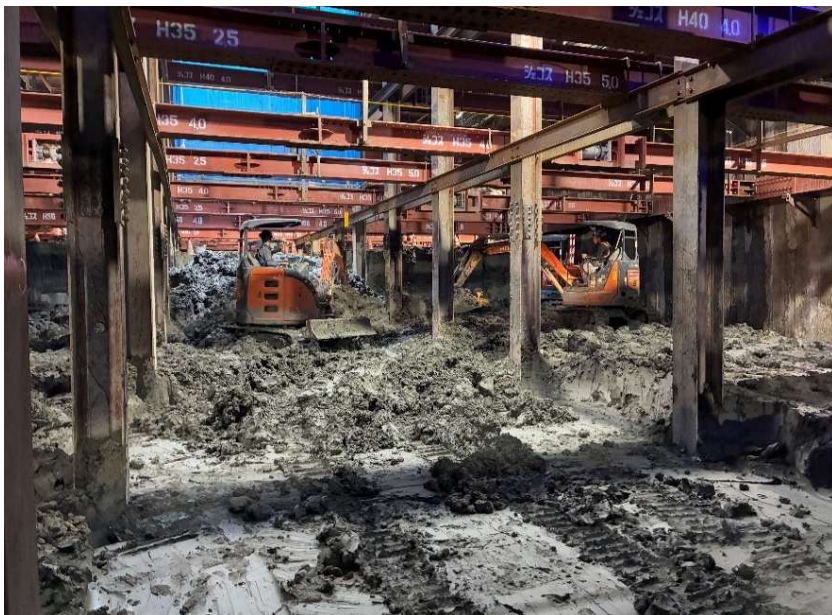
※駅名は仮称



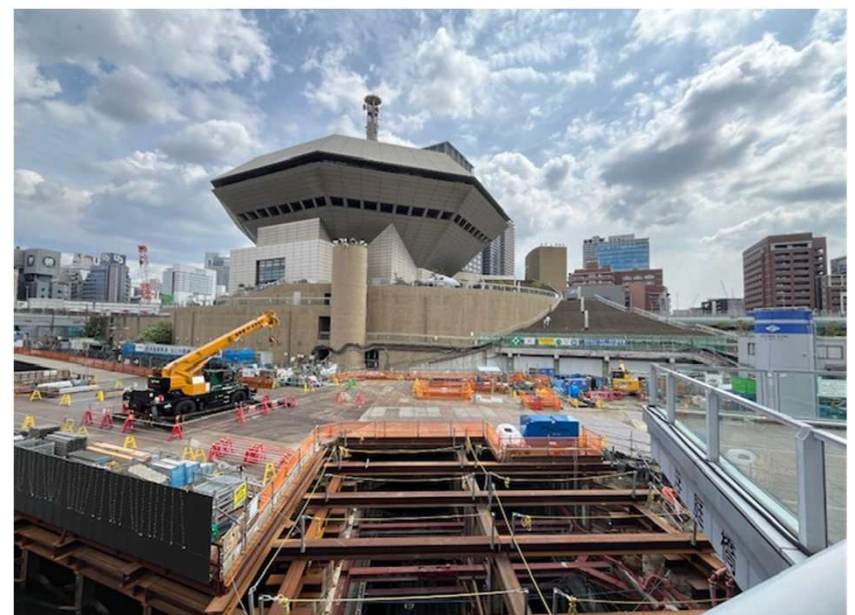
地中連続壁工（JR福島駅付近）



掘削工（中之島駅）



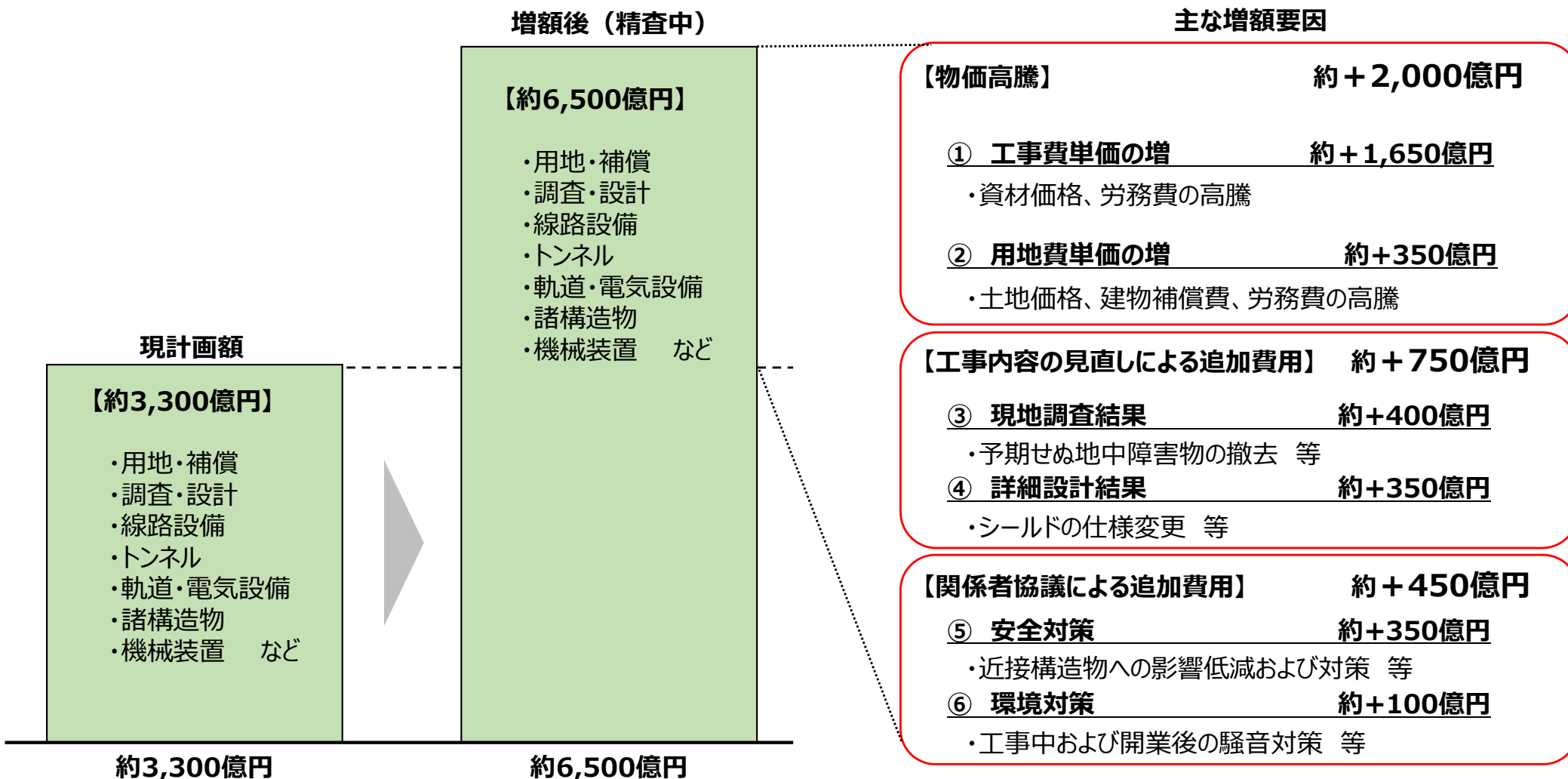
掘削工（西本町駅）



掘削工（道頓堀川付近）

■ なにわ筋線整備事業の事業費について

- これまで、大阪府コストマネジメント会議で、物価高騰や工法変更などにより、総事業費へ影響を及ぼすリスクが顕在化する可能性が高まっており、関西高速鉄道株式会社に対し、リスク顕在化の可能性が高まっている項目を見極め、設計や関係者協議が整い次第、速やかに事業費への影響を報告するよう求めていた。
- この度、関西高速鉄道株式会社から、本線シールド等の詳細設計や関係者との協議が概ね整ったことで、総事業費への影響が避けられないとの報告を受けた。



※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

■ なにわ筋線整備事業 リスク一覧表

事業費増額のリスク

大項目	項目	小項目	現状	将来想定されるリスク	影響度	発生確率	評価	顕在化したリスクへの対応
社会的影響	物価変動	資材・人件費	・詳細設計等が概ね整ったことや、物価、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	今後も引き続き5年間物価が上昇する場合	高	高	5	関西高速鉄道(株)に対し、金額の精査や更なるコスト縮減策の検討とともに、第三者で構成される事業再評価監視委員会にて、事業継続の妥当性（B/Cの検証など）を審議するよう求める
用地	土地価格等の変更	用地補償費	・2025年度末時点で、用地買収の進捗率が約29%（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	今後も引き続き上昇する場合	中	高	4	
工事	地質・地盤	—	・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	中	高	4	
工事	関係機関協議	高速道路・埋設事業者等	・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	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	中	高	4	

■ 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	リスク	リスクへの対応
用地	・2025年度末時点で、用地買収の進捗率が約29%（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

※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。

■ 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。

この結果を受け、整備主体の関西高速鉄道（株）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とともに、第三者による事業再評価監視委員会での事業継続の妥当性（B/Cの検証など）について審議するよう指示する。

引き続き、これらの検討や審議の状況について、適時確認するとともに、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。

- **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。