Ｒ７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7年7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（うち府の出資、補助　約590億円）
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

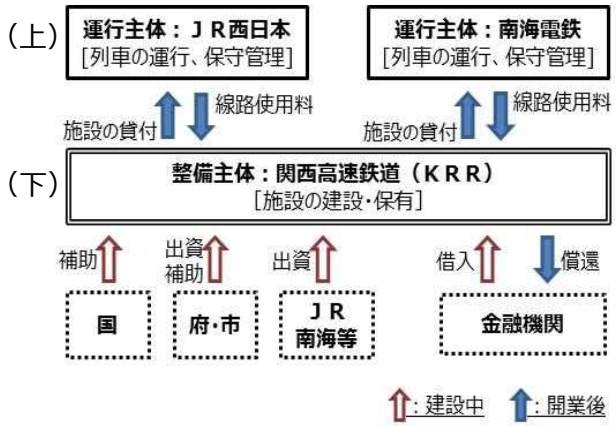
【主な整備効果】

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

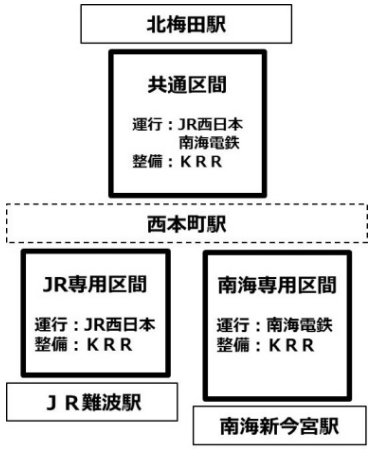
※1 最速の場合　　※2 現時点での平均所要時間の想定
※2 東海道線支線地下化、大阪駅（うめきたエリア）による効果を含む

なにわ筋線について（事業スキーム、スケジュール）

■ 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

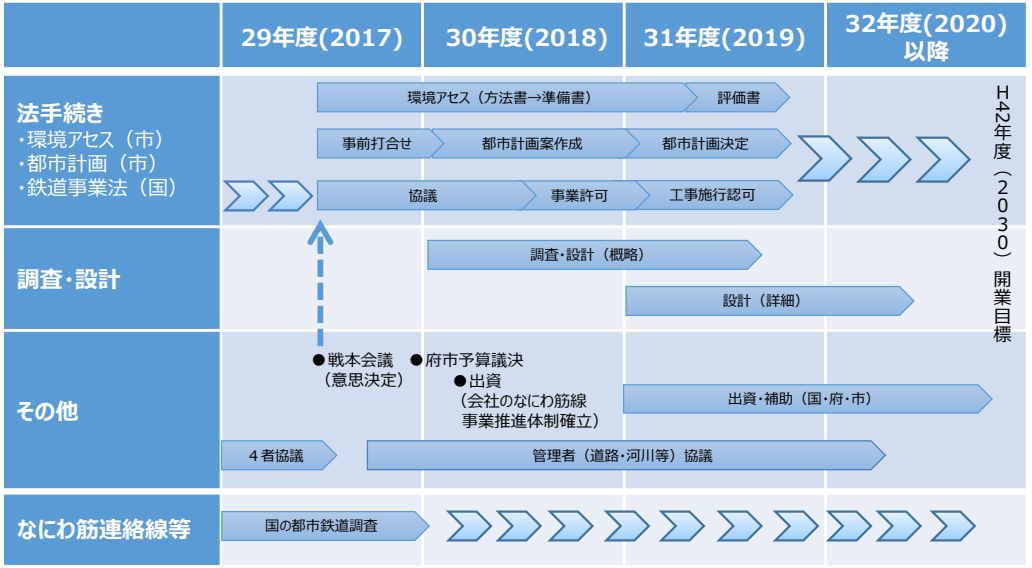
【基本的な考え方】
- ○ **開業前の事業費増嵩等については、やむを得ないと認められる場合に限り、上下分離方式の趣旨を踏まえ、鉄道事業者に加えて、府・市も事業スキームに基づき応分の負担を行うことが適当**
- ○ **開業後の需要変動等のリスクについては、鉄道事業者が負担することが適当**

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

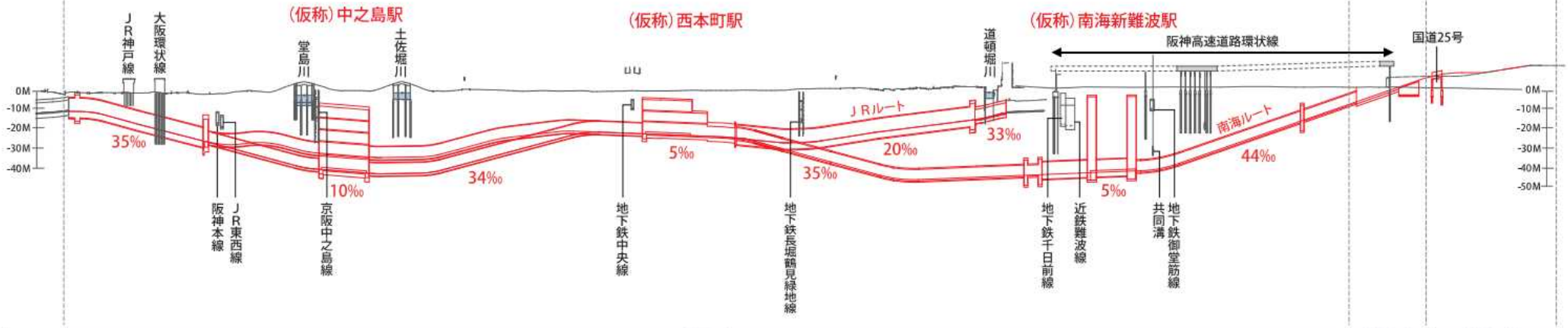
○以上の事業スキームを前提に、府・市・鉄道事業者が、国に対して、なにわ筋線の事業化に向けた協議を開始することとする。

■ 事業実施スケジュール（案）



なにわ筋線の概要

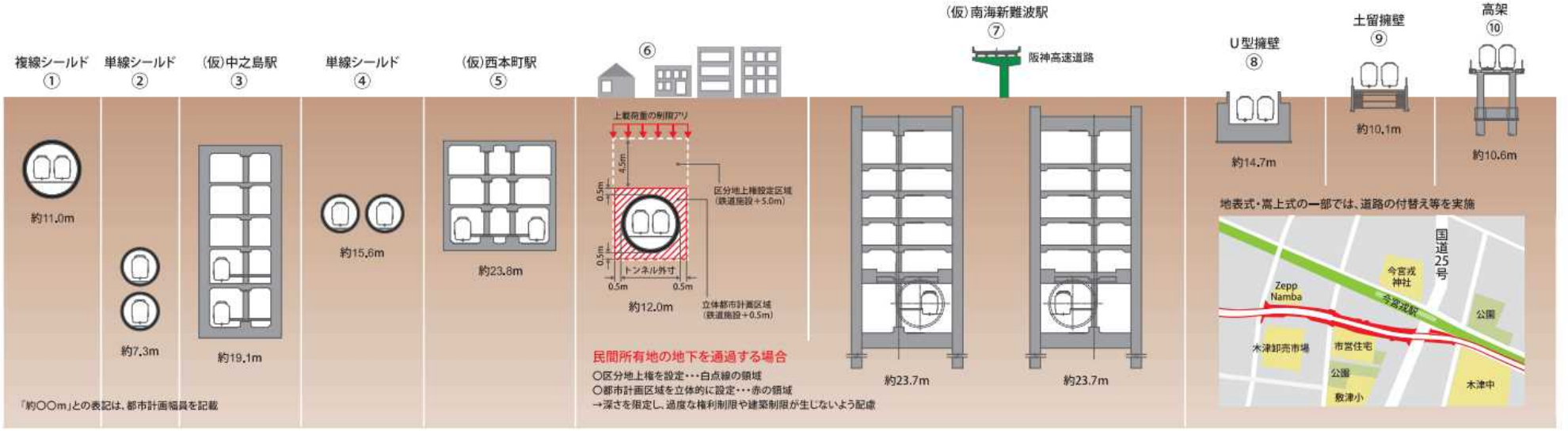
平面図
縦断図



構造形式

地下式 | 地表式 | 嵩上式

標準断面図



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

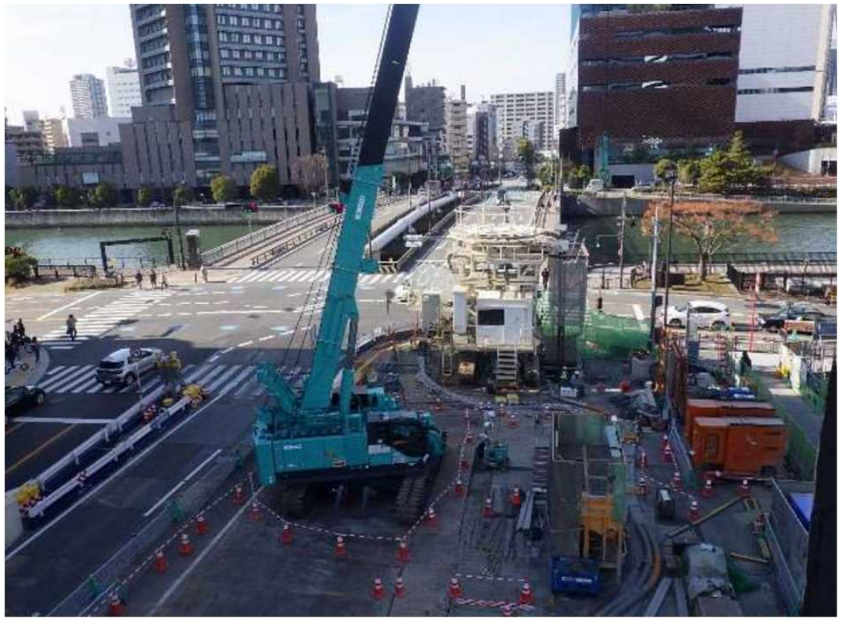
なにわ筋線の現在の状況（令和６年度末時点）

	進捗率	状況
設計	約６８％ （予算執行ベース）	本線におけるシールドトンネルの詳細設計等を実施中。並行して近接する施設の管理者や警察等の関係者協議を実施中。
工事	約１３％ （予算執行ベース）	駅部において、土留工や地盤改良工等を実施中。その他の工区においては、準備工や支障物移設工等を実施。
用地	約５８％ （予算執行ベース）	鋭意、地権者と交渉を実施中。 （参考）明渡件数ベースの進捗率：約１６％
事業全体	**約２３％ （予算執行ベース）**	

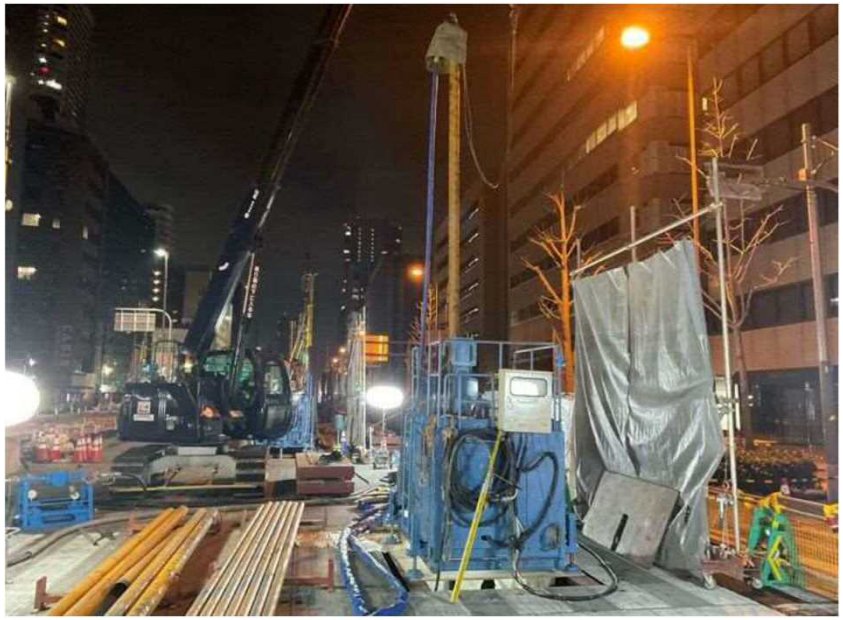
なにわ筋線の工事状況

※駅名は仮称

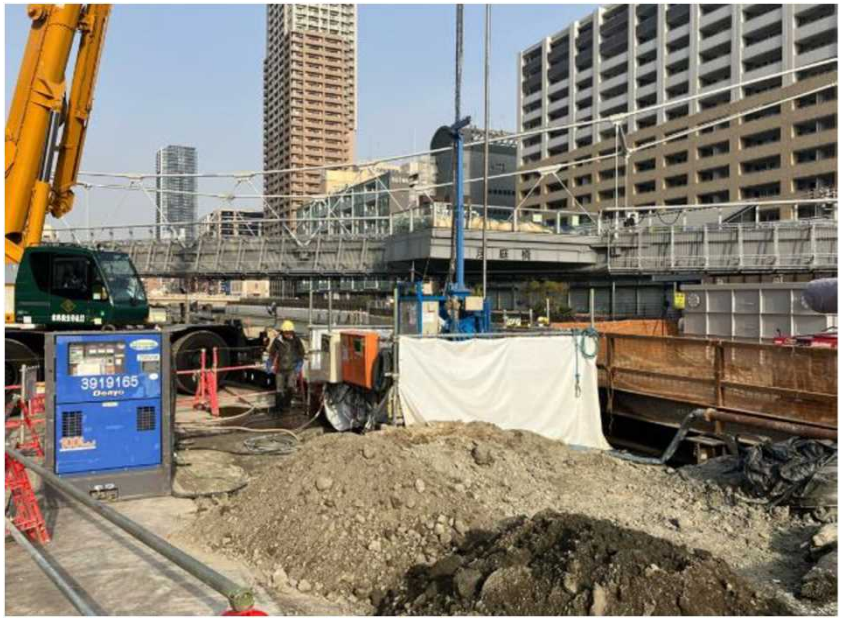
支障物移設工（ＪＲ福島駅付近）



土留工（中之島駅）



地盤改良工（西本町駅）



地盤改良工（道頓堀川付近）

■　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	リスク	影響度	発生確率	評価	リスクの早期把握に向けた対応
社会的影響	物価変動	資材・人件費	・詳細設計中。 ・物価等は上昇傾向にある※。 ・詳細設計に併せて物価上昇による影響を確認中。	今後も引き続き５年間物価が上昇する場合。	中	中	3	関西高速鉄道株式会社に対し、進捗管理の徹底を求めるとともに、詳細設計や関係者協議等の進捗状況を適宜確認する。
用地	土地価格等の変更	用地補償費	・2024年度末時点で、用地買収の進捗率が約16%（件数ベース） ・なにわ筋線沿道の地価は、新型コロナの影響で一時下落していたが、近年上昇傾向。	今後も引き続き上昇する場合。	低	中	2	関西高速鉄道株式会社に対し、進捗管理の徹底を求めるとともに、詳細設計や関係者協議等の進捗状況を適宜確認する。
工事	地質・地盤	－	・詳細設計中 ・一部の既着工区間において、地中から支障物が発見される等があり、引き続き、詳細設計や関係者協議の進捗による総事業費への影響把握が必要。	他の地下鉄事業で発生している事例（沈下低減などの地盤強化対策等）もあることから、今後、一定程度発生する可能性はあるものと想定。	低～中	中	3	関西高速鉄道株式会社に対し、進捗管理の徹底を求めるとともに、詳細設計や関係者協議等の進捗状況を適宜確認する。
工事	関係機関協議	高速道路・埋設事業者等	・詳細設計中 ・関係者協議の進捗により、一部工法等の変更の必要性が生じており、引き続き、詳細設計や関係者協議の進捗による総事業費への影響把握が必要。	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、一定程度発生する可能性はあるものと想定。	低～中	中	3	関西高速鉄道株式会社に対し、進捗管理の徹底を求めるとともに、詳細設計や関係者協議等の進捗状況を適宜確認する。

※　国土交通省建設デフレータ値（2015年度基準）「建設総合」を参照

■　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	リスクの早期把握に向けた対応
用地	・2024年度末時点で、用地買収の進捗率が約16%（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た場合。	関西高速鉄道株式会社に対し、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	・現在、詳細設計や関係者協議を実施中であり、今後、それらを踏まえた全体工程への影響等の確認が必要。	関係者協議等に想定以上の時間を要し、クリティカルパスに影響が出た場合。	関西高速鉄道株式会社に対し、進捗管理の徹底を求めるとともに、詳細設計や関係者協議の進捗に応じ、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た場合。	定期的に進捗確認を行うとともに、関西高速鉄道株式会社に対し、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）

・個別リスク

想定外の地中障害物による工法変更や地価の上昇などが発生しているが、現在、本線シールドの設計や関係者協議、本体工着手に向けた準備工事等を進めている段階であり、現時点では、総事業費へ影響を及ぼすリスクは顕在化していない。

物価、人件費高騰については、今後も上昇傾向が続くことによる事業費増加リスクの顕在化が懸念されることから、引き続き、整備主体である関西高速鉄道株式会社に状況を確認しながら注視していく。

●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。

上記を踏まえ、引き続き、関西高速鉄道株式会社に対し、コスト縮減や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。