

北大阪急行線延伸における事業費の変更について（建設費）

1. 事業費の推移

・ 当初見込み（2016.4時点）

建設費 600億				
開削区間 84.2 億	高架区間 95.3 億	シールド区間 163.8 億	インフラ外工事等 176.2 億	
発注予定 11.7 億		発注予定 35.8 億		設計・用地 33 億

・ インフラ工事契約後（2016.12時点）

開削区間 74.5 億	高架区間 85.4 億	差金 79.9 億	シールド区間 103.5 億	インフラ外工事等 176.2 億	
発注予定 11.7 億		発注予定 35.8 億		設計・用地 33 億	

(単位:億円)

	開削区間	高架区間	シールド区間	インフラ外工事等	設計・用地
発注済工事の増	—	+ 25.4	—	—	—
発注予定工事の発注	5.4	16.0	—	—	—
コスト削減	—	▲ 6.7	—	▲ 9.6	—

・ 大阪市高速電気軌道(株)(Osaka Metro)工事協定締結時（2018.4時点）

開削区間 79.9 億	高架区間 126.8 億	差金 70.8 億	シールド区間 103.5 億	インフラ外工事等 166.6 億	
発注予定 6.3 億		発注予定 13.1 億		設計・用地 33 億	

H30年第1回
市議会時に
議案説明済

(単位:億円)

	開削区間	高架区間	シールド区間	インフラ外工事等	設計・用地
発注済工事の増	+ 19.4	+ 44.2	+ 3.1	—	+ 6.3
発注予定工事の発注	6.3	0.8	—	—	—
コスト削減	—	▲ 4.0	—	▲ 2.4	—
新規追加	4.0(北橋出入口)	—	—	—	—

※ 詳細は、2. 変更金額の内訳のとおり

・ 現在(2020.2現在)

建設費 600億				
開削区間 105.6 億	高架区間 171.8 億	シールド区間 106.6 億	インフラ外工事等 164.2 億	
発注予定 4.0 億(北橋出入口)	発注予定 8.3 億(駅舎、復旧等)	差金 0.2 億	設計・用地 39.3 億	

2. 変更金額の内訳（2018.4以降）

変更① 発注済工事の増*

(開削区間：+19.4億円 / 高架区間：+44.2億円 / シールド区間：+3.1億円)

■ 開削区間(第1工区) (+19.4億円)

- ・ 硬質地盤による掘削機械の変更 (+ 4.9 億円)
- ・ スライド条項に基づく増額(物価上昇による影響) (+ 4.6 億円)
- ・ 交通管理者(警察)協議による交通誘導員の増及び施工時間帯の変更 (+ 3.7 億円)
- ・ 沿道環境に配慮した施工方法の変更及び施工時間帯の変更 (+ 2.2 億円)
- ・ 変電機器の設置場所変更に伴う構造変更 (+ 2.2 億円)

(上記により、インフラ外工事費(9.6億円)が軽減)

■ 高架区間(第2工区) (+44.2億円)

- ・ 国との協議による設計基準の変更に伴う構造変更 (+33.3 億円)
- ・ スライド条項に基づく増額(物価上昇による影響) (+ 3.9 億円)
- ・ 交通管理者(警察)協議による交通誘導員の増及び施工時間帯の変更 (+ 2.9 億円)
- ・ 地中障害物(コンクリート擁壁)の撤去 (+ 2.1 億円)
- ・ 道路管理者協議による施工方法の変更等 (+ 2.0 億円)

■ シールド区間 (+3.1億円)

- ・ 地中障害物(土留め壁)の撤去 (+ 3.1 億円)

■ 設計・用地 (+6.3億円)

- ・ 三大都市圏の地価高騰(2013年から連続上昇)の影響による用地取得費の増及び建物移転工法や補償対象工作物等の確定による補償費の増 (+ 3.3 億円)
- ・ 国との協議による設計基準の変更に伴う設計費の増 (+ 3.0 億円)

※ 消費税増税による影響額含む

変更② 発注予定工事の発注 (開削区間：6.3億円 / 高架区間：0.8億円)

■ 開削区間(第1工区) (6.3億円)

- ・ 国道423号の道路管理者等と協議を行い、本線の道路擁壁や中央分離帯などの復旧方法が決定 (4.3 億円)
- ・ 各施設所有者と協議を行い、工事期間中の埋設管(電気、下水等)の防護方法が決定 (2.0 億円)

■ 高架区間(第2工区) (0.8億円)

- ・ 各施設所有者と協議を行い、工事期間中の埋設管(電気、下水等)の防護方法が決定 (0.8 億円)

変更③ 工事内容の新規追加 (開削区間：+4.0億円)

- ・ 箕面船場阪大前駅におけるバリアフリー対応出入口(北橋出入口)工事の追加(+ 4.0 億円)

3. 発注済工事の増の主な要因

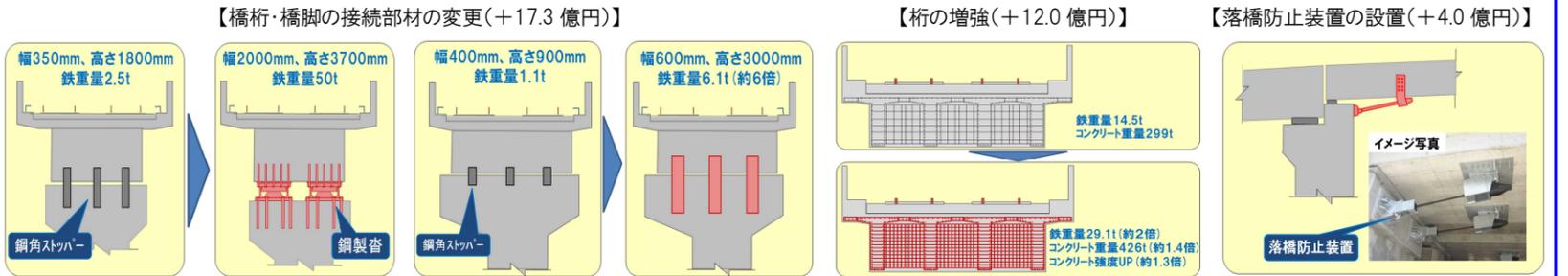
■ 硬質地盤による掘削機械の変更（開削区間：+4.9億円）

掘削箇所(神戸層群)の土質が想定より硬く、掘削方法(掘削機械)を変更する必要が生じた。



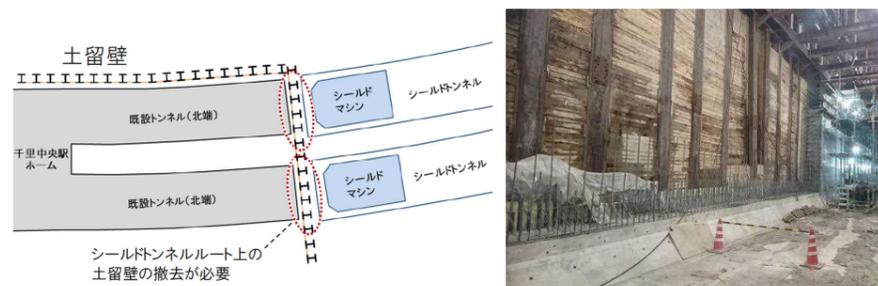
■ 国との協議による設計基準の変更に伴う構造変更（高架区間：+33.3億円）

高架構造物の設計にあたって、国土交通省との協議の結果、設計基準を“鉄道基準”から、“鉄道基準”に加えて“道路基準”も満たす必要が生じ、構造を変更する必要が生じた。



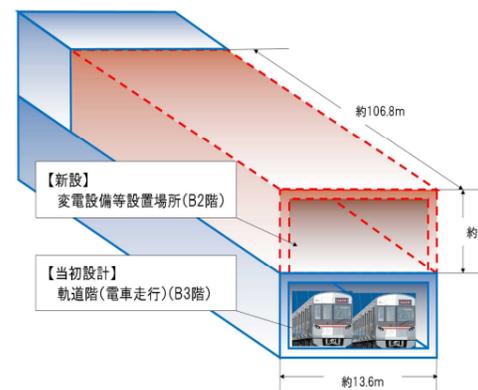
■ 地中障害物(土留め壁)の撤去（シールド区間：+3.1億円）

シールドトンネルルート上に昔の土留め壁が発見され、撤去する必要が生じた。



■ 変電機器の設置場所変更に伴う構造変更（開削区間：+2.2億円）

当初、沿道に変電設備用地を確保する予定であったが、全体事業費削減等の観点から、箕面船場阪大前駅の躯体の中へ格納することとしたため、構造の変更（1層追加）が生じた。
(別途、インフラ外工事費(9.6億)が縮減)



■ 地中障害物(コンクリート擁壁)の撤去(高架区間:+2.1億円)

基礎杭施工所に昔のコンクリート擁壁が発見され、撤去する必要が生じた。



■ その他の主な増額要素

- ・ スライド条項に基づく増額(物価上昇による影響) (開削区間:+4.6億円/高架区間:+3.9億円)
- ・ 交通管理者(警察)協議による交通誘導員の増及び施工時間帯の変更 (開削区間:+3.7億円/高架区間:+2.9億円)
- ・ 道路管理者協議による施工方法の変更等 (開削区間:+1.8億円/高架区間:+2.0億円)
- ・ 沿道環境に配慮した施工方法の変更及び施工時間帯の変更 (開削区間:+2.2億円)

