

「万博道路」淀川左岸線 2 期事業とリスク管理会議

3 日の市会本会議でも質疑が行われたが、大阪・関西万博に向けて整備を進める高速道路「淀川左岸線 2 期」事業に再び大きな問題が浮上した。土壌問題などにより工法見直しが必要となり、総工費が約 1000 億円増えるとの試算が明らかになった。

じつは大阪市廃止の是非を問う住民投票後の市会でも、2 期事業のコスト増が取りあげられた。松井市長は早くから知っていたにもかかわらず、住民投票まで隠していたのではないかと。2020 年 12 月 2 日「都市経済委員会」記録にコスト増の経過が記されている。

21 年 1 月 21 日に開催された「第 7 回大阪市大規模事業リスク管理会議」で、淀川左岸線問題が初めて議題とされた。議事要旨を見ていこう。

淀川左岸線（2 期）事業について、本年度に事業費が上振れし、市財政に与える影響も大きいと、本日から会議の対象事業としたい。

淀川左岸線 2 期事業の現況—事業費増加リスクとして、不確定事象への対応や、社会情勢の変化、事業期間延伸によるものが想定される。その中で、事業進捗に伴い顕在化してきた増額要因については、今回の計画変更ですべて事業費に織り込み済み。今年 1 月 14 日に建設事業評価有識者会議を実施し、増額後の事業費を上回る事業効果が見込まれ、事業継続は妥当と判断された。

財務リスク—現在、想定される事業費の増加要素は今回変更する事業費にすべて折込んだため、今後、新たな増加要素の発生確率は低いと考えているが、「過去の実績から見込んだこれからの上昇率をさらに上回る物価高騰」等の今後の想定リスクについて整理したので、今後モニタリングしていく。

事業費の増加リスク以外に、万博時のアクセスルート利用に向け、短期間に整備を進めるためには、事業費の増加もあるなか国費が不足するリスクがあるが、市費負担の増加とならないような財源確保の工夫をしていく。



淀川左岸線 2 期事業は、大阪万博決定のあと、博覧会協会の要請などを受け、シャトルバスのアクセスルートとしての暫定利用に向けて、事業の前倒しが進められてきた。

突貫工事のためか、費用の上振れは 2 回目であり、総工費は当初の想定 1162 億円から、2.5 倍の約 2900 億円に膨らむ見込みだ。リスク管理会議は、こうした事態をどのように考えるのか、聞きたいものだ。

(2022 年 3 月 5 日)

項目	事業費変更の理由 番号については、次ページの想定されるリスク項目に対応	増額	既発生 (~R2.3)	今後発生見込み (R2.4~完成)
安全性の確保	2-②夜理防の基準 (2重締切の設備期間) の見直し 1-③近接構造物等への影響対策 (地盤改良工法変更) 等	144	18	126
現地調査後利用	1-①現地詳細調査による土壌汚染範囲の拡大 1-③想定以上の軟弱地盤であったことによる工法変更 等	302	6	294
工事費の高騰	2-①現時点 (R1年度末) までの労務費、資材価格の上昇 2-④近年の傾向から想定される将来の工事費高騰リスク	270	130	140
設備工事費の増額	1-②トンネル天井板落下事後の基準改定による機能追加 2-④工事費の高騰 等	114	-	114
コスト減額	トンネル構築ステップの見直しによる効率化 ・高札産業 等	△74	△74	引き継ぎコスト 削減に期待
合計		756	82	674

元計画 1,162億円	➡	これまでの 増額発生分 (~R2.3) 82億円	+	今後の 増額発生見込み (R2.4~完成) 674億円	=	変更計画 1,918億円
256億円増						