

第9回 北陸新幹線の工程・事業費管理に関する検証委員会 主なご指摘事項

令和3年4月22日(木)15:00~17:00

於:中央合同庁舎2号館国土交通省第2会議室A・B

工事の進捗状況、事業費の執行状況について

- 進捗一覧表を見ると現時点では順調に進捗していることが分かるが、実はこの先に遅れが起こりそうだ、というようなことに前線の現場の方が気づいたら、それも欄外などに記載出来ると良いのではないか。
- 工事の進捗に対するコストの新たな管理手法、進捗一覧表、事業費総額の状況、工程表など、今までで分からなかったことが見える化され便利になったということはあると思う一方で、仕事の量が増え過ぎないように工夫があると良い。
- 自治体が行う周辺工事についても、今後の懸念事項とならないよう、施工ヤードの調整等関係者間で十分に調整することが必要ではないか。

工事の進捗とコスト管理の新たな仕組みについて

- 新たな管理の仕組みが機構の新幹線建設事業において使えるような雰囲気があるということと理解した。
- 新たな仕組みにより把握したことについて、どのように次のアクションに繋げるかを明確にしておくことが重要。
- 工期に間に合うかについては別途個々の工区のクリティカルパスを見る必要があると思われるので、誰がチェックするかを決め、実効性のある管理をする必要がある。

整備新幹線事業と他の公共事業との比較等について

- 認可前に精度よく現地の状況を把握できていることが非常に重要。機構の人数が減り、仕事量が増えている中で、発注後に変更が相次ぐと疲労からミスに繋がるようなことも起こり得る。また、認可を受ける前の段階で、今回苦労した用地取得等について自治体等の関係者の協力を得ておくことが重要。
- 途中で大幅な設計変更を受注者に強いることがないよう、発注時の設計の精度を高めることが重要。認可前の調査や関係機関との協議も含めて、なるべく大きな変更がない段階になってから発注することも考える必要があるのではないか。
- 工期を守ることを理由に無理をすることがないよう、越えてはならない一線のようなルールは持っておいた方が良いのではないか。ただし、硬直的になり過ぎないように、例外規定を含むルールとすることが重要。
- 公共事業にしる鉄道事業にしる、工期が守られるというのは普通ありえない。例えば地質の差異が判明すれば工期が延びるし、事業費も増えるのが普通。新幹線について、過去の工期遅延、事業費増の理由を精査し、整理いただきたい。

- 認可後、然るべき時期に事業費、工期を見直すというのは非常に現実的な対応だと思うが、整備新幹線の場合は自治体の負担が決まっているため、自治体との関係が課題。
- 公共事業は直轄事業にしろ補助事業にしろ自治体の裏負担があり、県議会で予算が承認されなければならないため、5年に1回程度の事業評価委員会以外にもコミュニケーションの手段があるのではないか。
- (他の公共事業の取組を参考に)体制、ルール、調達方法を検討するとのことだが、機構としてどのような体制でどこが責任をもって事業のマネジメントをするかによって何ができるのかは変わってくる。
- 複雑な調達プロセスによって、市場価格で調達することが可能となり、良いアイデアを取り込むことも出来ると思うが、すべからく迂遠なプロセスで調達するのは遅れや人的リソースの消耗になるため、工夫やメリハリ付けが必要。
- 駅部は土木・建築を一括発注するのが良いように思われ、実際に土木と建築の設計を同じタイミングで行うことで駅部の工事の一括発注がなされている例はある。
- 一定の量の仕事が長期的に見込めないために調達先の事業者も人材の育成ができなくなることもある。人を育てるという観点も併せて見ていただくと良い。
- 機構が建設してJRが管理するという関係を踏まえて、維持管理上の課題や改善点を建設する際にどのように取り込むのかについて考える必要があるのではないか。
- 「公共事業」と一括りに言っても事業毎にそれぞれのやり方があるため、誤解がないよう表現ぶりは工夫が必要。

その他

- 受注者や大阪支社へのヒアリングを通じて様々な課題が出ているが、これに対してどう考えるのかを最終報告書までにまとめていただきたい。
- 完成・開業時期の3年前倒しの工期設定が適切であったかどうかの検証もしてほしい。また、大幅な工期短縮や構造変更などの重要事項が発生した場合の対応策も定めておくことが必要ではないか。

以上