

## 第2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2年11月20日（金）13:00～15:00  
於：中央合同庁舎2号館1階共用会議室1

### 今後考慮すべきリスク要因について

- コントロール不能なリスクに対しては、思いがけず時間がかかることもある。それをどう読み込んでいくか、工夫が必要。
- 今回、時間と費用がかかった一つの大きな要因である不落不調はリスク項目に挙げておいた方がよい。
- 自分でコントロール可能なリスクと不可能なリスク(3年前倒し、上下乗換施設、盤ぶくれ、気象、経済変化等)を分類し、整理すべき。
- 盤ぶくれ対策について、経過観察期間でも状況を見て出来る工事は進めるべき。

### 敦賀駅のさらなる工期短縮策の検討について

- 工期短縮について、すべてがうまくいった場合を組み合わせる場合があるので、そういう要素が入り込んで、また将来遅れてしまうということは、社会の信頼を失うので避けるべき。本当のスケジュールは何か考えた方がよい。
- 工期短縮策の検討について、クリティカルパスに対して提案する方策が有効かどうかを確認するためには、詳細な工程表の確認が必要。またそれぞれの方策に対するリスクの確認も必要。
- 各工程短縮策について具体的な論拠を示すべき。

### コスト縮減策の検討について

- 民間では、コスト下げようと思うと、まずはざっくり切っていく、次に精緻に見ていく。機構でもそれができているか確認したい。

### 経緯・事実関係の整理について

- 目標達成が困難であると判明した時点で、無理であると関係者に示すべき。
- 工期の遅延について、国土交通省とコミュニケーションが取れていたのかが一つのポイント。大きい目標を理解しているがゆえに言い出せないとか、言ってもどこかで消えてしまったということが多かったか。
- 過去の経緯の検討について、事業が認可されてから、工程表やコスト・予算がどのように変化してきたのか、それぞれの段階で、クリティカルパスや作業をどのように認識していたのかを整理することが必要。
- ガバナンスについて、工程や事業費の管理の体制のみならず、国交省や自治体等との関係を含めた管理のルールについても示していただきたい。
- 現場はもっと早く分かっていたのではないか。“失敗の検証”が必要。個人の能力ではなく、組織風土・文化の問題の可能性もある。問題を提起しやすい文化が必要。
- どの段階でどの程度の増加が見込まれていたか、情報共有はどうなっていたか、整理が必要。
- 今回の原因は、関係者とのコミュニケーションの取り方が半分、内部統制、体制の問題が半分。コスト増対応のルール作りが解決策になりうる。