

## 第6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1月26日（火）10:00～12:00  
於：中央合同庁舎3号館11階特別会議室

### 工事の進捗状況、事業費の執行状況について

- 本来の業務に支障が出ないよう、日頃の業務中から報告資料が作成されるのが望ましい。
- 現場ではコストダウンの取り組みを行っているはずであり、その取り組みも記載してはどうか。
- 加賀トンネルの盤ぶくれについては、対策を行った所にひびが入ったのか、ひびが入ったところの延長方向の前後にひびがはいったのか等整理が必要。
- 対策済み箇所においてひびが拡大したところがあるとのことだが、対策工において固定ボルトはこれまでと同様の定着長でよいのか確認が必要ではないか。また、中央以外の箇所にもひびが発生しており、複雑な要因があると思われるが、検討が必要ではないか。
- 地中変位計のデータを提出していただきたい。
- なぜトンネル変状が発生したのか、トンネル施工技術委員会で原因の究明をお願いしたい。
- 信号機器メーカーの火災については、資機材不足のリスクが起こった時の次の行動のシミュレーションをしておくことが大事。状況が判明次第すぐに動けるように準備した方が良い。

### 再発防止策について

- 再発防止策としての体制の見直しに関連して、担当者が日頃から議論を行い、事業全体の他の 이슈についても「自分ごと」にしていくことが大切。
- 整備新幹線の事業費は国費、地方費、貸付料などルールに縛られている。事業費が収まらない場合にどうするのか、検証委員会の場において議論したい。
- 工期の設定についてヒアリングを行いたい。事業費と比べると工期設定は暗黙知に近く、根拠が曖昧。用地に加えて盤ぶくれ、一般的に想定していないリスクについても知見やデータの収集・蓄積が大切。
- 他の組織（NEXCO、河川管理者等）との調整のあり方について検討が必要。
- 国交省の事業の多くは地方負担とセットとなっている。工事変更のときに自治体とどのように協議を行っているのか、どのタイミングで行っているのか教えていただきたい。
- 様々な会議体が作られて多くの関係者が参加しているが、誰が意思決定者なのかが曖昧になり、意思決定が遅れる可能性がある。第三者の助言をうまく取り入れつつ、今回の取り組みが効果を発揮できるようにマネージメントを行っていく必要がある。
- 再発防止策としては、鉄道・運輸機構の対策だけでなく国土交通省鉄道局で実施すべき内容も掲載すべきではないか。例えば、工期・工程の短縮等の要請があった場合は、

国土交通省鉄道局がその内容や妥当性について、責任を持って対応することが大切である。

- 組織構造を変えても、情報が上がってこなければ状況が変わらないということにもなる。取り組んでいる技術者は責任感を持って工事の遂行や問題解決に当たっているが、どこまでの状態になったら報告すべきかについての共通的な感覚を共有することも大切だ。また、その前提には、報告が上がってくるような組織風土や評価の仕組み、上がった報告を受け止めるマネジメント側の工夫も重要になる。
- 大阪支社を廃止して現地建設局に移すことについて、機構の職員が処罰と受け止めて士気が下がらないよう、是非皆が頑張る業務に取り組んでいただけるようにすることが重要。
- 現地建設局と大阪に組織が分かれることで業務上のロスが生じないような組織、人員をご検討いただきたい。
- 現地に組織を置き、直接やりとりすることで得られるものがあるということをうまく伝えるようにしていただきたい。
- 技術者は問題があれば自分で挽回しようとするため、現場の所長から部長に情報が共有されるようなマネジメントが必要。
- 建設局長から本社への報告について、内容のルール化を明確にする必要がある。また、報告を受けるのは本社の誰なのか、どこに責任があるのか明確にしたほうがよい。
- マネジメントという意味で機構の理事会の役割を明確にする必要がある。また、局から本社への報告が理事会の中でどのように情報共有されるのか議論が必要。

以 上