

第7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2月 18 日(水) 15:00～17:00

於: 中央合同庁舎2号館1階共用会議室2A・2B

工事の進捗状況、事業費の執行状況について

○全体工程

- 全体工程を見ると、土木工事の遅れのしわ寄せが電気、軌道工事に行くことになる。無理な工程で新たな遅れにつながらないように注意する必要がある。

○加賀トンネル盤ぶくれ

- 隆起量については、開業後の維持管理のためには、相対的な隆起量だけでなく絶対的な水準の把握も必要。
- インバートコンクリートの配合から考えると、自己収縮が継続して発生しているとは考えにくいのではないかと。
- クラック幅拡大の原因として固定ボルトの影響や乾燥収縮の可能性も挙げられているが、他のトンネルにも影響しうる原因であるため、もう少しクリアにする必要がある。また、原因を調べるためには、測定精度も含めてきちんと経過観察を行う必要がある。
- 盤ぶくれは自然との戦いである。努力不足、技術不足ということではないと思うが、安全性に関わる問題であるので、希望的な観測で判断せず、スケジュールや予算への反映については状況をよく見極めて保守的に判断する必要がある。

○事業費の執行状況

- 契約見込み額の中には、今後新しく契約をするもの、今回の加賀トンネルの追加対策のように設計変更が見込まれるものの2種類が含まれており、後者はリスク分ということになるが、事業費管理の観点からは2つを分けた方が管理し易いのではないかと。

構造的な原因の精査(他の公共事業との比較)について

○総論

- 北陸新幹線で工期遅延が発生した理由については引き続き議論を深めたい。
- 北陸新幹線の事業が行われてきたプロセスや現在の状況という「これまで」の議論と、今後の体制や手法といった「これから」の議論の2種類が混ざっているが、分けて議論した方が良い。いずれの議論においても、リスクという概念と、それを包含する事業のマネジメントという概念を明確に位置付けた上で分析・検討すると良い。

○工事の進捗状況とコスト管理の連動

- 支払いベースで言えば出来高払いなのだから工事の進捗とコストが連動しているのは当然である。他方、工期と事業費は連動するものの、それぞれ違う視点で検討する必要がある。

- 事業のマネジメントという観点で見れば、コスト、工程、品質はリンクしており、トレードオフの関係にもあるので、そのような観点で議論をすれば上手く整理できるのではないか。
- その上で、民間が事業をマネジメントする場合と異なり、公共事業であるが故の制約条件、すなわち予算の付き方、工程に対する制約、置かれている状況の違い、厳しい点・緩い点等も含めて整理していただければ、議論が明確になる。
- 他の公共事業と比較をする目的は、どちらの事業が良い悪いではなく、整備新幹線事業の特徴がどこにあるのかをクリアにし、事業の特殊性や他の方法に気づくため、と考えている。
- 体制のあり方については、前提となる将来の事業の見通しを踏まえて検討するべき。
- 事業の適正な管理を行うためには、工事費や工期の前提となる仕様を決める段階が重要であるため、採用可能な入札契約方式等の手法については現状とは異なる手法であっても積極的に採用していくべきだと思う。

○外注

- 一人当たり決算額が6、7年の間に2倍になっているが、直ぐに生産性が2倍になることはないので、働いている人にとっては急激な変化に感じられると思う。対策の一つとして外注の活用には良い面もあるが、入札手続のあり方、受注者の管理に手間がかかる点、外注で任せる責任範囲について考慮した上で、検討する必要がある。また、外注の活用を検討に際しては、機構のコアとなる業務、技術の継続性が担保されるために機構が自ら行うべき業務を定義しておく必要がある。

○人員増強

- 人手不足解消のため人員増強を図るにしても、専門性の高い業種のため、中途採用は容易ではないだろう。一方、新規採用増については、育成に手間がかかること、短期間での大量採用は世代という観点で見た時の人材の不均衡につながるおそれがあることに留意が必要。定年の延長や再雇用など、様々な方法を組み合わせて検討する必要がある。

○その他

- 収用の際に事業認定の手続を省くため、新東名については、都市計画区域外も含めて全線都市計画決定をした。
- 海外、特に発展途上国では、駅部を民間や現地政府の開発部局に建設費を負担してもらう事例がある。こうした事例が新幹線建設にも参考になるかもしれない。

以上