

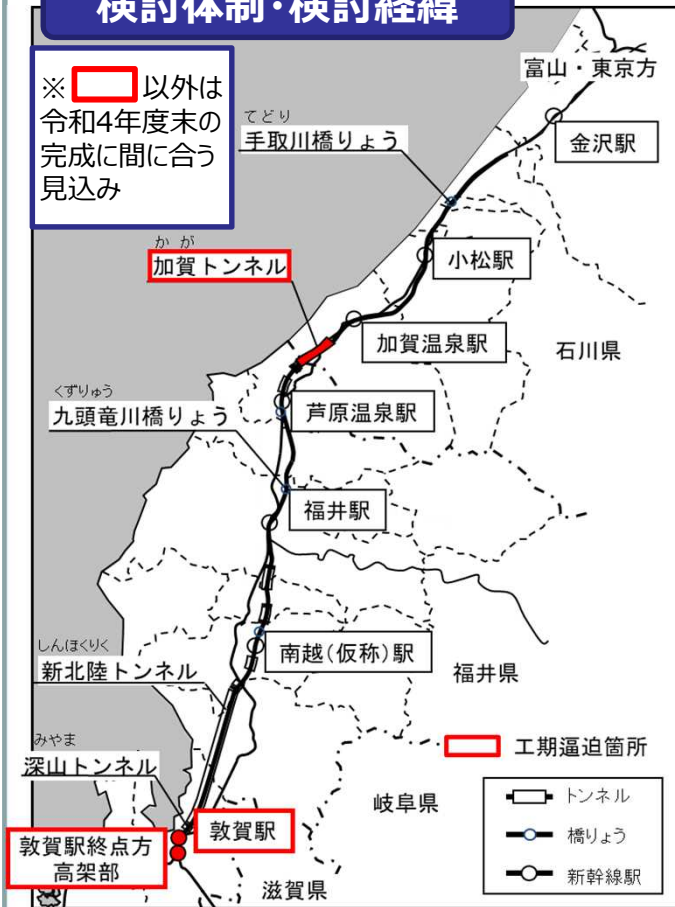
北陸新幹線の工程・事業費管理に関する検証委員会中間報告書

背景・趣旨

- 北陸新幹線（金沢・敦賀間）については、令和4年度末の完成・開業を目指していたが、敦賀駅工区等で工事が逼迫し、**1年半程度工期が遅延する見込み**であり、また、事業費についても、**2,880億円増嵩する見込み**であることが判明。
- そこで、本検証委員会において、①今般の工期遅延・事業費増嵩に至った事実関係の検証、②原因究明・再発防止策の検討、③現在の工期短縮策の検証、④さらなる工期短縮策・事業費縮減策の検討を行い、国土交通省に提言を行うこととされた。本中間報告書では、上記のうちまずは①、③、④に関する検証・検討結果についてとりまとめた。

検討体制・検討経緯

※ 以外は令和4年度末の完成に間に合う見込み



<委員>

- 秋池 玲子 ポストコンサルティンググループ マネージング・ディレクター&シニア・パートナー
- 小澤 一雅 東京大学大学院工学系研究科教授
- 熊谷 則一 弁護士
- 野澤 伸一郎 JR東日本執行役員・構造技術センター所長
- 森地 茂 政策研究大学院大学 客員教授、名誉教授【座長】

<オブザーバー>

- 武市 信彦 JR西日本総合企画本部副本部長

(敬称略、順不同)

<検討経緯>

- 11/17 第1回：金沢・敦賀間の現状、工程遅延・工事費増嵩に関する事実関係の整理等
- 11/20 第2回：更なる工程短縮策・コスト縮減策の検討、事実関係の整理等
- 11/30 第3回：事実関係の評価・分析、中間報告書骨子（案）等
- 12/4 第4回：中間報告書（素案）
- 12/9 第5回：中間報告書（案）

※ 今後は、原因究明・再発防止を中心に議論を深め、2021年夏頃に最終報告書を取りまとめる予定。

工期遅延・事業費増嵩に至る主な経緯

工期遅延（敦賀駅）

事業費増嵩

2012	6月	工事実施計画の認可（完成・開業：2025年度末、事業費：1.2兆円）	
2015	1月	完成・開業時期の3年前倒し（完成・開業：2025年度末→2022年度末）	
2017	3月	土木工事契約（工期：2020.7）	
	10月	工事実施計画の変更認可（上下乗換設備追加） ⇒上下乗換による大幅な設計変更に着手	
2018	4月	土木工事に本格着手（予定より1年遅れ）	3月 事業費の見直しに着手(物価上昇率を2%と見込む) 春頃 用地測量・取得が大幅に遅れた28工区について 工期短縮策作成 6月 2017年度の物価上昇率（実績）が4.6%※ と判明 ⇒ 事業費の見直しに反映せず ※対2011年4月比
2019		〔他工区の工事にとられて、遅延回復に必要な作業員・ 資機材の増強が進まなかった〕	3月 工事実施計画の変更認可 （事業費：1.2兆円→1.4兆円）
	10月	土木JVより遅延回復困難との申し出 ⇒支社から本社には開業に間に合うと報告	春頃～ 入札が集中、PC桁工事を中心に不調不落が 頻発
	12月	土木工事の契約変更（工期延長：2020.7→2022.2） ⇒支社から本社には追加工事のためと説明	秋頃 発注金額が増嵩
2020	1月	建築JVとの工事契約 ⇒建築JVには土木工事の大幅な遅延を伝えず	急速施工により工事費がさらに増嵩（順次） 事業費の精査（数次にわたり増嵩額修正）
	2月	土木工事と建築工事の同時施工が困難と判明	
	7月	建築工事と電気工事の同時施工が困難と判明 鉄道局に2年程度の遅延を報告⇒工期短縮策検討	5月 機構から鉄道局に対し、工期を守るために 3,000億円の増嵩が必要と報告 ⇒事業費縮減策検討

事実関係の検証に基づく改善の方向性

課題

① 大阪支社が甘い見通しを本社に継続して報告したため、現場の情報が本社に正確に伝わっていないかった

② 機構本社のチェックする機能が十分でなかった

③ ②により、本社から鉄道局への報告も不正
確・不十分であり、また、鉄道局も機構から能
動的に情報を収集しておらず、機構に対する
監理・監督が不十分だった

④ 関係自治体との工期・事業費に関する情報
共有が早い段階に行われていなかった

改善の方向性

- 現場の状況が迅速かつ正確に本社に伝わるよう、組織のあり方、情報共有のあり方を見直す必要
- 大阪支社よりもより石川県や福井県といった現場に近い場所に司令塔となる組織を配置し、現場の体制の強化を図る必要

- 外部の有識者による定期的な助言を可能とする体制が必要

- 鉄道局において機構に対する監理監督体制を整備すべき

- 関係自治体と定期的かつ密に情報共有・管理を行う仕組みを導入すべき

工期遅延及び事業費増嵩について

工期遅延（敦賀駅工区）

工期短縮策
2年→1年半

- a. 作業スペースの捻出による建築工事のクレーン台数の増加(▲約1.5ヶ月)
- b. JR西日本に委託する上下乗換線の工事と機構の新幹線工事を工程調整により並行して実施(▲約2ヶ月)
- c. 建築・電気工事の施工方法の見直しによる一部同時施工(▲約2.5ヶ月)

工期短縮策
1年半→1年

- d. 人員確保による土木工事の短縮(▲約2ヶ月)
- e. d.を前提としたクレーン増加による建築工事の短縮(▲約1ヶ月)
- f. 監査・検査等の効率化(▲約3ヶ月)

リスク要因

- 豪雨、大雪・強風等
- 新型コロナ感染拡大
- 盤ぶくれの進行
- 労働災害 ○監査・検査における不適合箇所の発生 等

検討結果

リスク要因が想定
の範囲内に
収まっている場
合には、
**工期遅延は
1年程度**
と見込まれる

事業費増嵩

増嵩額：2,880億円

- 物価上昇：905億円
- 地質不良対策：203億円
- 法令改正対応：11億円
- 不調不落対策：718億円
- 工期短縮対策：899億円
- 生コン不足対策：144億円

増嵩額：約2,658億円

- 工期短縮策の一部とりやめ：▲230億円
- 物価上昇額の精査：▲4億円
- 軌道構造の設計精査：▲5億円
- 更なる工期短縮策によるもの：17億円増

リスク
要因

- 急激な物価上昇
- 盤ぶくれの進行 等

検討結果

リスク要因が想
定の範囲内に
収まっている場
合には、
**増嵩額は
約2,658億円**
と見込まれる