

日経
NIKKEI
CONSTRUCTION

CONSTRUCTION

3
2023

▶特集

後出し増額の罪

▶特集

道路、進化中

▶ファーストニュース

1.5兆円の高速道路更新の陰に新技術



不透明な事業推進に批判相次ぐ

広島高速と北陸新幹線では早い段階で事業費増が不可避と分かっていたながら公表しなかった。費用の増大や事業の遅れを巡るトラブルを防ぐには、情報共有と透明性確保が欠かせない組織の上層部や他機関としっかり情報共有していれば、早めに対策を打てる可能性がある。

200億円で契約していたシールドトンネルの工事費が300億円になりそうだ――。

2018年10月、広島高速道路公社が建設を進めている広島高速5号の二葉山トンネルで大幅な工費増額が判明した。地元で大きな問題となり、公社に出資する広島県の県議会でも批判の声が相次いだ(資料1、2)。

増額理由は工事の難航ではない。鉄筋コンクリート(RC)セグメントなど工事に不可欠な費用が当初契約から除外されていたのだ。工事費を上限以下に抑えるのが目的だった。

公社は入札前、工事費の上限を200億円と設定。しかし、その金額が低過ぎて、施工者はどうしても200億円に収められなかった。そこで「裏技」として、RCセグメントなどを当初契約から外し、見せかけの工事費を約200億円としていたのだ。これらの除外は、公社側も分かっていた。

「人々を欺くこんな手法が通用するはずはない――。批判を受けた公社は第三者委員会を設置。積算の不備や入札への理解不足など、公社側の数々の不手際が明らかになった。

事業費の「後出し増額」は、たびたび問題になっている。20年には北陸新幹線の敦賀延伸で事業費増大と開業延期が判明し、政府・与党や地元自治体から批判が噴出した。

事の発端は、事業主体の鉄道建設・運輸施設整備支援機構が20年7月、22年度末と見込んでいた開業が2年程度遅れそうだと国土交通省に報告したことだ。新幹線と在来線との乗り換えを容易にするため、敦賀駅を3層構造にして両線のホームを上下に配置しよう変更した影響が大きかった(資料3)。掘削中の加賀

資料1 ■ 必要項目を除外して当初契約額を安く

	項目	精査金額 (億円)
当初契約	シールド機製作他工事	92.3
	シールドトンネル掘削他工事	101.0
	小計	193.3
除外していた項目	RCセグメント他	49.1
	送排泥管材	2.1
	泥水輸送設備	5.2
	泥水処理設備他	4.2
	拡幅掘削工他	3.0
	電気料金	3.9
	諸経費相当額	26.4
	小計	93.9
	合計	287.2

工事に不可欠のRCセグメントを含めず当初契約を結んでいた

広島高速5号のシールドトンネル工事について、2019年11月に広島高速道路公社と施工者が合意した金額。契約後に生じた現地条件の変更などに伴う工事金額の増減は含まないので、その後の変更契約の金額とは異なる(出所:広島高速道路公社の資料を基に日経クロステックが作成)



資料2 ■ 広島高速5号のシールドトンネル。契約問題の他、施工でも度重なるトラブルが生じている(写真:広島高速道路公社)



[北陸新幹線敦賀延伸]

事業費2880億円増加

→ 2658億円増加

開業2年遅れ

→ 1年半遅れ → 1年遅れ

資料3 ■ 施工中の北陸新幹線の敦賀駅。3層構造に変更したことが、工期延長や事業費増大につながった
(出所:鉄道建設・運輸施設整備支援機構の写真に日経クロステックが加筆)

トンネルで盤膨れが発生し、その対策が必要となった点も響いた。

国交省は工程の見直しなどで遅れを短縮したうえで、開業が1年半ほど遅れるとの見通しを20年11月に公表。併せて、事業費が2880億円増大すると明らかにした。

政府・与党はこれに強く反発。国交省は有識者による検証委員会を設置し、さらなる工期短縮を検討した。20年12月、開業時期を1年遅れの23年度末とし、事業費の増額を2658億円に圧縮すると発表した(資料4)。

他の部署や組織と情報共有せず

いずれの例も、事業費増大にはそれなりの理由がある。広島高速の場合、そもそも当初の契約金額が低過ぎた。北陸新幹線は駅の構造変更などが原因だ。無駄に事業費が増大したわけではないともいえる。

しかし、それは問題の本質ではない。関係者の間では早い段階で事業費増大が明らかになっていながら、

資料4 ■ 事業費増額への批判受け削減策ひねり出す

コスト削減策		削減額(億円)
工程の繰り下げ	コンクリート2次製品の使用取りやめ	▲ 2
	防音壁の変更	▲ 10
	夜間施工の取りやめ	▲ 34
	冬季施工の取りやめ	▲ 184
設計の見直し	軌道構造の設計精査	▲ 5
	その他	▲ 4
削減計		▲ 239
増額計(敦賀駅の工期短縮策追加)		17
差し引き削減額		▲ 222

批判受け
222億円削減

国土交通省が設置した「北陸新幹線の工程・事業費管理に関する検証委員会」が2020年12月にまとめた敦賀延伸工事のコスト削減策。金額はいずれも概数。2880億円と見込んでいた増額を2658億円に圧縮した
(出所:国土交通省の資料を基に日経クロステックが作成)

他の部署や組織と情報共有せず、一般に公表していなかった。そうしたチェック機能の働かない不透明な事業の進め方が問題の根底にある。

北陸新幹線の場合、外部のチェックを受けた結果、開業の延期を2年から1年に短縮。事業費の増額も222億円圧縮できた。事業の透明性を高め、問題を広く共有していれば、早い段階で手を打てた可能性がある。

広島高速では契約問題が表面化した後も、シールド機が破損するなど施工トラブルがたびたび発生している。しかし、透明性は残念ながら改

善していない。工事の難航で増大した費用を公社と施工者でどう分担するかでもめており、現在、中央建設工事紛争審査会で調停中だ。公社は調停中を理由に、工事の状況に関する情報をほとんど開示していない。

事業評価制度に詳しい日本大学危機管理学部の木下誠也教授は、合意形成能力を含めた事業マネジメント能力の必要性を強調する。「地元や関係機関ともめたら時間がかかるし、費用も増える。不信感を抱かせないためには、徹底した情報公開が重要だ」(木下教授)