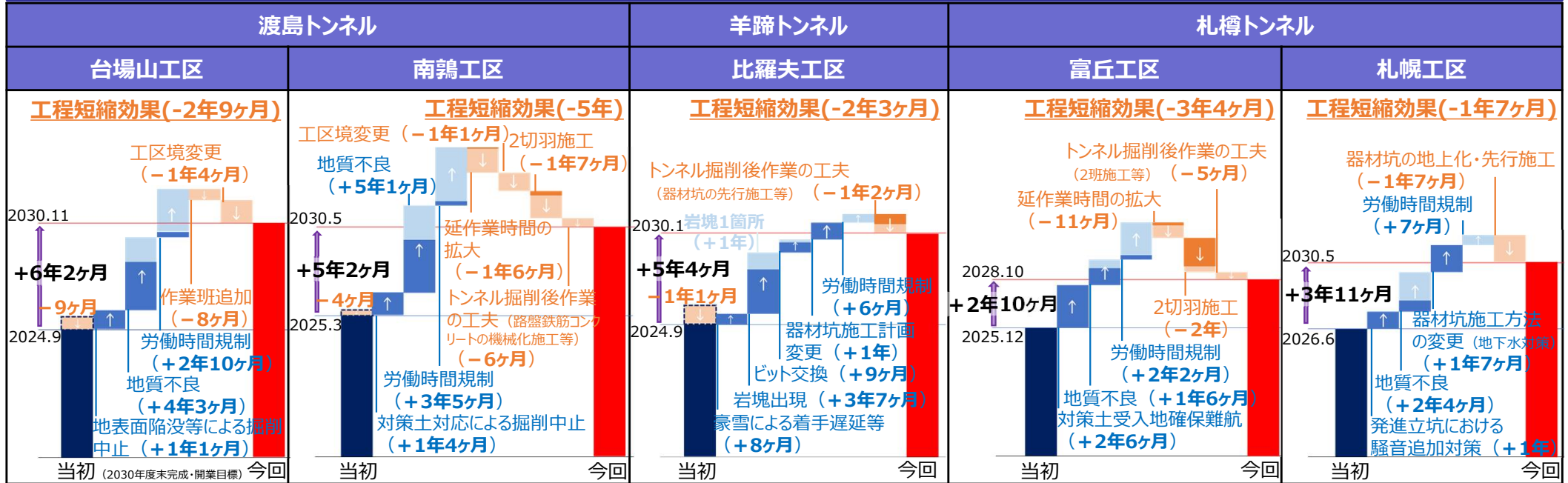


土木工工程、設備工工程、監査・検査工工程（報告書3.～5.）

土木工工程

- 土木工工事については、クリティカルとなっている3トンネルを中心に見通しを議論。このうち、特に遅延リスクの高い工区は以下の通り。
- 見通しには、これまでの施工実績や把握できた地質状況を踏まえ、蓋然性が高いリスクを見込むとともに、「地質不良対策等検討ワーキングチーム」からの報告も踏まえてとりまとめた工工程短縮策を考慮した。



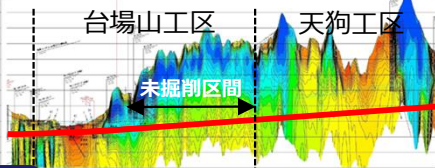
凡例： ↑ 遅延 (実績) ↑ 遅延 (見込み) ↓ 工工程短縮 (実績) ↓ 工工程短縮 (見込み) ↓ 当初工区に見込んでいた短縮 (後工工程短縮)

- 上の見通しで見込んだリスク以外にも様々なリスクが存在。それらのリスクが発現した場合には、更なる遅れが生じる可能性がある。

・未掘削区間で想定以上に地質不良が継続

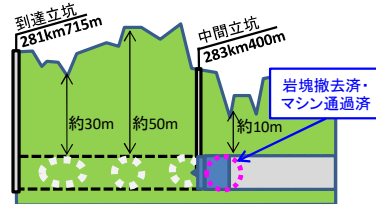
(長尺ボーリングは台場山、南鶉いずれの工区も目標の500mに届かず停止、空中電磁探査※の結果からも明確に地質質を示唆する結果は得られないなど、地質見通しには不確実性が残る)

※電気の通り易さを空中から調査する手法



・更なる岩塊の出現で掘進停止

(1箇所につき1年程度遅れるおそれ)



・想定外の対策土の出現に伴う受入地の不足



設備工工程

- 当初工区には1年分の工工程短縮策を盛り込み済み
- 労働時間規制の影響により、作業時間が91%に低減(+6ヶ月)

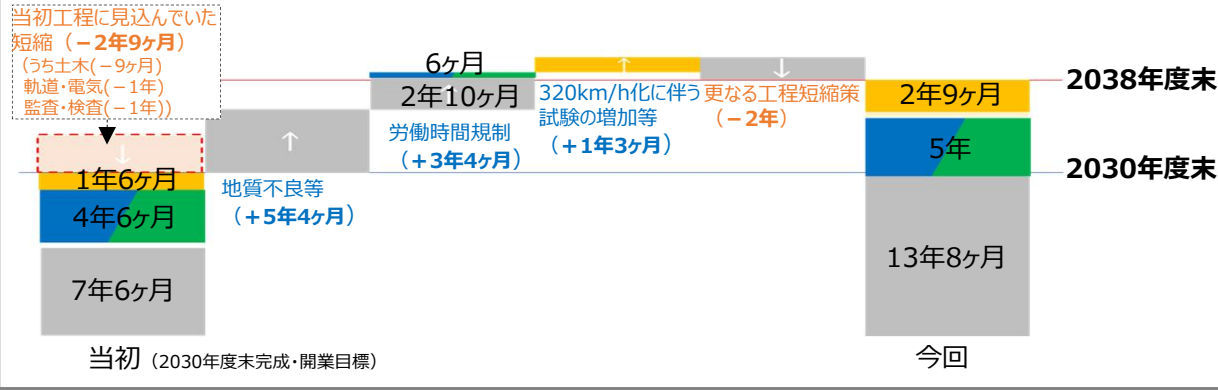
監査・検査工工程

- 当初工区には1年分の工工程短縮策を盛り込み済み
- 厳しい気象条件下での320km/h化に伴う試験の増加等(+1年3ヶ月)

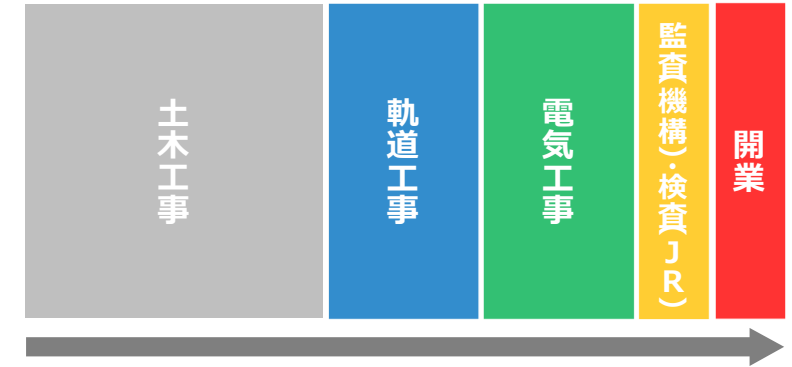
開業時期に関する今後の見通し、今後の対応（報告書6.～7.）

開業見通し

【渡島トンネル台場山工区の全体工程（2030年度開業工程との比較）】



【新幹線工事の流れ】



※監査・検査の期間には完成検査、訓練運転の期間を含めた。

土木工事

軌道・電気工事

監査・検査

蓋然性が高いリスクを考慮した工程

地質不良、労働時間規制等（+8年2ヶ月）	労働時間規制や人手不足（+6ヶ月）	320km/h化に伴う試験の増加等（+1年3ヶ月）
工区境変更等の更なる短縮策（-2年）	進行中の技術開発が完了するなど条件が整えば更なる短縮可能性あり	
（計+6年2ヶ月） （2030年11月完了）	（計+6ヶ月） （2035年11月完了）	（計+1年3ヶ月） （2039年2月完了）

更なる工程遅延リスクの例

更なる地質不良や岩塊の出現	受注できる企業が限られることによる不調不落	設備等の損傷・盗難被害発生による対応
---------------	-----------------------	--------------------

検討結果

- 現在の工程遅延状況に加えて、地質不良や労働時間規制等による今後の工程遅延の見込みを考慮すると、**工程短縮策を加味しても、2030年度末の完成・開業は困難との機構の報告内容は合理的。**
- これまでの施工実績や把握できた地質状況等を踏まえ、**発現の蓋然性が高いリスクや採用可能な工程短縮策を前提とした場合、現時点では、完成・開業は概ね2038年度末頃の見込み。**
- 特に工程への影響が大きい更なるリスクが発現した場合、**さらに数年単位で遅れる可能性。**

今後の対応

- 掘削の難航が続くトンネルについて、未掘削区間の地質の全容把握には至っていないことなど、**現時点の開業見通しには相当程度の不確実性が残るため、渡島、羊蹄、札幌トンネルの貫通に一定の目途が立った段階で、高架橋等の工事状況や設備工事の更なる工程短縮策の実施可否等を見極めた上で、改めて全体工程を精査し、開業時期を定めることが適切。**
- 沿線自治体は、発生土受入地の確保等に当たって協力が不可欠なプロジェクト・パートナー。**北海道新幹線札幌延伸推進会議や機構の地域連携チームを通じて、工事の進捗状況やリスクの発現状況等について、**随時情報共有すること。**
- 足下の物価高騰、工程遅延や工程短縮策の実施等が**事業費に与える影響について、工事の進捗と併せて注視すること。**
- 関係者が一丸となって、リスクの発現やその影響を最小限にするための取組み等を進め、一日も早い開業に努めること。**