

[平成16年第 2回 6月定例会-06月17日-04号]

◆14番(松坂知恒議員) お疲れのところ、いましばらく御辛抱いただきたいと思います。

高速道路公社発注の馬木トンネル工事については、当初契約が平成12年6月26日に交わされましたが、以後4回もの契約変更がなされ、契約金額は当初の88億円から倍増して170億円に、工期も3年間から、これも倍増の6年3カ月間になりました。これは、当初契約にかかわる公社の工事設計がいかにも不適切であったか証明するものであります。先日の答弁では、金額、工期とも2倍になったことについて、三浦道路交通局次長は、大きな影響はあるとしたものの、広島市としての反省の弁もなければ、公社に反省を求めた形跡は伺えません。山の中のトンネル工事だからコンサルタントの事前調査に9000万円かけても適切な当初契約を結ぶことができなかったわけです。山の中のトンネル工事だから掘ってみなければ地盤沈下もどうなるかわからない。金額も工期もどうなるかわからない。であれば、川の底も同様でしょう。広島デルタの河口部の底を掘る工事については、だれもやったことがないわけですから、まさに掘ってみなければ工期もどれぐらいかかるかわからない。金額もどうなるかわからない。480億円は妥当だという根拠は、さっぱり示されなかったわけであります。

そこで質問いたします。

1、高速1号線の馬木トンネル工事については、当初契約に引き続き合わせて4回の追加契約がなされました。高速道路公社のこの追加契約計4回は、今から振り返りますと予定の行動ではなかったのだろうか。追加契約は予定されていたのではないかと思わざるを得ないのであります。

ところでこのたびの6月補正に計上されている府中仁保道路橋梁上架部工事11億8600万円、南道路橋梁上架部工事4億3725万円、東部線2億6925万円の予算は、それぞれの工事の当初契約の予算なのでしょうか、または追加契約の予算なのでしょうか、お答えください。

また、これらの工事については、今後も馬木トンネルのように追加契約が繰り返されるのですか。追加契約は、今回、提案された道路工事についてはしないのであればしないとお答えください。

2番、議会初日の高速道路公社の報告に対する質疑において、南道路の沈埋トンネルの工事費用は480億円と概算され、妥当なものであるとの答弁が三浦次長からなされました。積算根拠については、まことに簡単な御答弁でしたので、本日詳細にお聞きしたいと存じます。川底を掘って箱を並べて箱型トンネルを川底に通すということですが、さまざまな工事の工程があると思います。工事の設計について御説明いただき、それぞれの工程に対して幾らの費用がかかるのか、その合計が480億円となる積算根拠をお示しください。また、工期は何年間かかるのでしょうか。また、その根拠についてもお答えください。

3, 初日の答弁で三浦次長は、沈埋トンネルの工事費 480 億円は妥当な数字であると繰り返し答弁されました。それでは 88 億円の当初契約が現在 170 億円になった馬木トンネルの妥当な積算額とは一体幾らだったのでしょうか。これは質問に対して資料が手元がないのでわからないということでしたが、本日は、しっかりお答えいただきたいと思います。

4, 私は、コンサルタントの報告に基づけば地盤沈下を防ぐための補助工事も当初から必要であったと思います。なぜ掘削、コンクリート吹きつけ、ロックボルト打ち込みのみの簡易な方法のみで当初契約したのか理由をお答えください。

また、係る不適切な設計をした高速 1 号線建設事務所の舛木軍二所長や決裁をした松浦たかし理事長（※）の責任は重いと云わざるを得ません。係る不適切な当初契約の決定には当時の森元弘志高速道路公社副理事長、伊藤利彦監事もかかわっていたわけですが、係る公社の意思決定に市の職員である副理事長と監事はどこまで意見を述べることができるのでしょうか。それとも理事長が強い権限を持っており、副理事長や監事は無報酬の充て職で、何ら発言権を持たない飾りなのでしょう。山田副理事長と松浦監事がいらっしゃいますので、それぞれ御答弁をいただきたいと思います。

これで質問を終わります。御清聴ありがとうございました。

（※）松浦たかし理事長のお名前については外字を含むため、一部ひらがな表記をしております。

○浅尾宰正 議長 道路交通局長。

◎米神健 道路交通局長 まず、高速 2 号線、3 号線の今回の補正予算の中には、1 号線のような工事方法の変更に伴う工事費の増加分を含んでいるのかいないのかということですが、今回の補正予算に計上しております高速 2 号線及び高速 3 号線の橋梁工事につきましては、補正予算案の議決後、新規に発注する予定の工事であり、現時点では工事方法の変更は予定をしております。

次に、沈埋トンネル工事費は 480 億円と試算されているが、構造、施行方法や工事の内訳を教えてくださいということですが、太田川放水路渡河部の沈埋トンネルについては、あらかじめ水底を溝状に掘削しておき、陸上で製作した箱状のブロックを現場まで浮かして運搬し、掘削した水底に沈めるトンネルとする工法でございます。沈埋トンネルの事業費や工事工程については、最近の事例である神戸港島トンネルや那覇港トンネルなどを参考に事業費や工事工程などの検討を行っております。

事業費につきましては、左岸陸上部、これ観音側ですが、この陸上部の工事が約 110 億円、沈埋トンネル部が約 200 億円、左岸陸上部商工センター側が約 110 億円で、合わせて約 420 億円でございます。これに有料道路事業で施行する場合に必要な建設中利息や一般管理費等約 60 億円を加えまして、全体事業費は約 480 億円と試算をしております。

次に、高速 1 号のトンネルの工事費についてでございますが、当初契約の 88 億円は妥当だと今でも考えているのかということですが、高速 1 号線のトンネル工事の当初

契約の約 88 億円につきましては、事前に土質調査等を行い、これに基づいて地表面の沈下や地盤の緩み等を予測し、現場の施工条件を把握した上で種々の補助工法等を検討し設計・積算したものであり、その契約時点では妥当なものであったと考えています。

しかし、トンネル工事において大幅な事業費の増大が生じたことから、土質調査からトンネル掘削に至るまでの間で、適切に行なわれたかどうかを高速道路公社において事実関係を調査しており、その中で、当初契約で想定した工事方法の妥当性についても調査をしております。

以上でございます。

○浅尾宰正 議長 答弁漏れがあるそうです。

道路交通局長。

◎米神健 道路交通局長 失礼しました。

高速道路公社の個々の工事の発注にどこまで市が関与できるかということでございますが、毎年予算や事業計画、資金計画などにつきましては公社と協議しておりますが、公社が行う個々の工事の発注に当たりましては、工事の施工方法の選定や積算内容につきましては、公社の権限で行っております。

以上でございます。

○浅尾宰正 議長 14 番。

◆14 番（松坂知恒議員） 2 番目の質問のお答えですね、積算の額を細かくおっしゃっていただいたんですけども、左岸の工事が 110 億でトンネルが 200 億で、また左岸の陸上部が 116 億円というふうに答弁されたというふうに聞いたんですが、右岸の工事費は別にあるわけですか。それを 1 つお答えください。

それと、88 億が発注当時は妥当であったと考えるというわけですね。9000 万の調査費をかけて一生懸命検討した 88 億、3 年間妥当だったというんですね。このたびの沈埋は一銭もそういう調査費はかけてないわけですよ。だけど 480 億で工期は答えていただいたんですかね。工期は答弁がないですよ。何年間の工期で沈埋トンネルができるかという答弁がないので、それもあわせてお答えいただきたいんですけども、だったら 9000 万の調査費を使ってもですね、お金も倍かかって、期間も倍かかっているわけですよ。じゃあ一銭も使わないのに、今からお答えいただく工期と 480 億が妥当だという根拠がどこに見出されるんですか。工期がはっきり、答弁がないわけですから工期もはっきりしてないわけですし、沈埋の工期がはっきりしてないのに、その 25 年までに橋梁ができれば間に合うとかいう議論がどうやって成立するんですか。沈埋トンネルがいつまでにできるんだということをはっきり言って、それが決まらないのに橋梁に変えたら、それよりおそくなるんだとか、間に合うんだとかいう議論はおかしいんじゃないですか。落ちついて答えていただきたいと思うんですけども、再答弁をよろしくお願いします。

助役さんと収入役さんは答えてくださらなかったということは、公社のそういう会議においても黙って座っているだけだという答弁だと理解しますが、それでいいんでしょうか。

○浅尾宰正 議長 道路交通局長。

◎米神健 道路交通局長 失礼します。

先ほど、左岸と右岸を間違えて答弁をいたしました。

もう一度そのところを言いますと、事業費につきましては、左岸の陸上部、これは上流から下流に向かって左側という意味でございますが、観音側が110億円、沈埋トンネルが約200億円、それから右岸、商工センター側が約110億円で、合計しますと420億円になります。この金額と、先ほどの高速1号線の金額とは金額の算定のレベルが違うと言いますか、実際には発注するレベルの金額は設計を行いますけれども、この沈埋トンネルはまだ設計とか行っておりません。他の事業を参考にして算出した事業費でございます。そのところは同じように比較して議論されると、ちょっと答弁が難しくなります。

それから、事業期間につきましては、沈埋トンネルの工期は7年で見込んでおります。

以上でございます。

○浅尾宰正 議長 助役。

◎山田康 助役 公社の関係でございますけれども、私が出席しておるのは決算理事会と予算理事会だけございまして、あとの個別の契約等は私の方にはきておりません。

○浅尾宰正 議長 収入役。

◎松浦洋二 収入役 私の方も、15年度の事業につきましては、5月に監査を行いました。その席上で、この馬木トンネルにつきましての工事費につきましては、理由をたしました。先ほど道路交通局長が答弁いたしましたように、高速道路公社において、現在その事実関係を調査中ということで聞いておりますので、これについての事後のフォローはやりたいと思っております。

以上です。

○浅尾宰正 議長 14番。

◆14番（松坂知恒議員） レベルが違うんだということなんですけれども、当然9000万円も使って詳細な調査をしているわけですから、馬木トンネルの方がレベルの高い調査をして、それにかかわる設計金額の積算という方が、私は高い。市長の言葉を言えば、精度であり、確度から出てきた数字ではないかと思うんですね。それが実際は期間も倍、金額も倍、だったら、この沈埋トンネルが480億で7年でできるなんてどこに説得力があるのか、よくわかりませんが、ここの480億、7年という根拠がないにですね、橋にかえたら、それより早くできるとか、おそくなるかもしれないとかいうのはおかしいんじゃないですか。沈埋トンネルがまず、いつまでに間違いなくできるんだということがわかって初めて橋にかえた場合の間に合うかどうかという話ができるんでしょう。いつできるかわからないトンネルを基準に我々検討させられるというのはおかしいんじゃないかと思うんですけどね。それは、これから時間をかけて検討されるということであれば、もっとまじめに検討していただいて、公社の設計とか発注について、市がやはりきちんと意見を

出さないといけないんじゃないですか。助役さんも収入役さんも予算と決算にかかわる部分で発言ができるのであれば、やはりきちんと積算すべきじゃないかとか、当初の契約どおりにやるべきじゃないかということをきちっと言ってください。

今後の1号線、2号線、その他の高速道路についても、やはり広島市が公社に対して厳しく見ていかないから、係る馬木トンネルのような不適切な工事をやすやすと許していると。市民は納得しませんよ。これの答弁は結構ですけども、やはり今後の行政にしっかり反映していただかないと、米神さん、何か言いたそうでしたら答えてください。