

[平成19年第 3回 6月定例会-06月15日-01号]

◆22番（松坂知恒議員） おはようございます。

市民連合の松坂知恒でございます。

高速道路公社の報告に対して、質疑をいたします。

広島東インターから間所までの高速1号線は、平成18年度に完成しました。しかし、馬木トンネル、現在は福木トンネルですが、その工事によって地表面の沈下18センチメートルを引き起こし、その追加工事のため80億円を超す追加費用を投入しております。これらの地盤沈下や追加費用の投入が、公社の経営や引き続き高速5号線の事業にどのような影響を及ぼしているのかお尋ねいたします。

1、馬木トンネルは、当初87億9000万円で請負契約を結びましたが、最終的に公社が支払った工事費は169億5000万円に上りました。81億6000万円もの追加費用は、高速1号線全体事業費705億円の11.6%に当たります。この過大なる支出増は、公社の経営にどのような影響を与えているのでしょうか。

2、平成18年度中に1号線は完成しました。現在の通行車両は、予測された台数を上回っているのでしょうか、下回っているのでしょうか、お答えください。

3、高速5号線のトンネル部分は1,800メートルあり、馬木トンネル1,000メートルの1.8倍の長さであります。このトンネル部分の工事費は、一体幾らを見込んでいるのでしょうか。

4、馬木トンネルは、トンネル上部の地表面の沈下を引き起こしております。18センチメートルもの沈下となっております。現在も沈み続けているのでしょうか。また、沈下に伴う補償費は、総額幾らを支払っているのでしょうか。

5、5号線の二葉山トンネルは、土かぶりが最小で19メートルと小さく、馬木トンネルと同様に、地表面の沈下が懸念されています。公社は、全国にある土かぶりの小さいトンネルを調査し、特に横浜の保土ヶ谷トンネル、港南ひまわりトンネル、長崎のオランダ坂トンネルの3カ所については、現地調査を含め詳細に調査をしたと聞いております。この三つのトンネルの地表面は、沈下したのか、しなかったのか。また、補償費を支払ったのか、支払っていないのか、お答えください。

6、5号線の全体事業費は739億円だそうです。広島市の地面は、馬木トンネルや比治山トンネル、紙屋町地下街や田中町立体交差、いずれも掘ってみないと何が出るかわからない、どんな状況かわからないという工事でした。当然、二葉山トンネルも掘ってみないと幾らかかるかわからないと思いますが、そういう状況で739億円で完成すると断言できるのでしょうか、お答えください。

以上で、質問を終わります。

御清聴、どうもありがとうございました。

◆22番（松坂知恒議員） 影響がなかったものと考えているというような、80億円もの追加をして影響がないというのも、ちょっとそういう意味で言われたのか、それか、もう計画は18年2月の整備計画の中で立てているから、その中には80億円の追加工事というのは含んでいるから、それが大きく今後変わることはないけれども、そういう80億円余分にかかったとか、そういうことも加えて工事計画の変更をせざるを得なくなったということですから、これは多大なる影響を与えているというふうに、道路交通局長も市長も副市長も含めてですが、みんな認識してもらわないといけないと思うんですね。80億円でできるところが、160億円かかりました。それは、渋々議会も認めざるを得なかったけれども、そういう過ちを繰り返していいのかという話なんですよ。財政局も、財政非常事態宣言とか財政危機とか言っておきながら、80億でトンネルつくりますから許してくださいと言ってつくってもらって、請求書を見たら160億のツケが回ってきたなんてことを、今後許したらいけませんよ。そういう点からも、道路交通局がまずはチェックするんでしょうけれども、それは広島市全体として、そんなに倍もかかるようなトンネルを掘らせていいのかと私は言いたいんですけども、いいんでしょうか。