

広島高速道路公社

広島市議会議員（南区）松坂知恒

一. 高速道路公社

広島高速道路公社（公社）は、広島市の区域及びその周辺の地域において、その通行又は利用について料金を徴収することができる指定都市高速道路の新設と維持管理を総合的かつ効率的に行なうことによって、幹線道路整備と交通の円滑化を図り、もって住民の福祉の増進と産業経済の発展に寄与することを目的としている。定款によると基本財産は401億6300万円で広島県、広島市がそれぞれ50%出資している。

平成16年度の事業計画によると、建設路線は、広島高速1号線（県道広島東インター線）、広島高速2号線（県道府中仁保線）、広島高速3号線（市道広島南道路）、広島高速4号線（広島西風新都線）、広島高速5号線（県道温品二葉の里線）の計5路線で総事業費は4600億円。うち平成15年度までの実施事業費は1845億8000万円、16年度の事業費は191億3000万円である。5路線の竣工予定年度は平成21年の予定である。

平成16年度の総予算支出額は240億9466万円で、収入額は224億4068万円である。収支不足額16億5398万円は償還準備金で補填される。16年度の収入のうち高速道路料金収入はわずか32億円で残り192億円の収入は県、市の出資金が合計44億円、政府貸付金が63億円、県、市などからの借入金が84億円である。まさに膨大な税金をつぎ込んだ大プロジェクトである。総支出額240億円のうち185億円が建設費として大手ゼネコンはじめ建設会社へ、45億円が借入金の返済に、10億円が高田邦彦理事長はじめ公社職員の人件費である。

広島市の出資金はいずれ高速道路料金収入で返済される予定であるが、利用台数が少なければ市民の税金はアスファルトの路面に消えてしまうことになる。

二. 馬木トンネル

高速1号線は山陽自動車道広島東インターから東区温品までの全長6.5キロメートルの路線である。広島東インターから馬木料金所までの2.3キロが未整備のため、工期は平成12年6月26日から3年間、請負金額87億8850万円で契約が結ばれた。発注は高速道路公社、請負業者は熊谷、前田、鴻治建設工事共同企業体（JV）である。2.3キロのうちトンネルが1.0キロありこれを馬木トンネルと呼んでいる。

竣工予定は平成15年の6月26日であるから、広島東インターを降りた車は高速1号線馬木トンネルを通行し一般道に出るのは温品からになるのであるが、16年の6月現在、いまだに完成していない。インターを降りると一旦一般道に出て再び馬木料金所から高速道路に入るパターンは変わっていない。

なぜ完成していないのか調査をすると、工事契約が合計四回変更され工期は平成18年9月までの6年3ヶ月間になっている。また請負額も169億4989万9050円に変更されている。つまり

88億円の工事費で3年間で完成させる契約を結んだにもかかわらず、169億円に工事費が倍増しさらに工期も6年3ヶ月に倍の長さになっている。説明に来た道路交通局の上岡克己高速道路整備担当課長は、工事費もまだかかるかもしれませんと言う始末である。上岡課長の説明では、13年5月馬木トンネルの掘削工事に入るや、地表面の沈下が発生したため、さらなる沈下を防ぐため補助工事を追加して期間も工事費も倍増したとのことであった。

三. 不可解な契約変更

工事の経過を詳しく述べると次のようになる。12年6月26日に当初契約をかわし、13年5月に掘削を開始した。この時点では全く地表面の沈下が発生していないのに掘削当初から補助工法を追加して16億円を上乗せし工期を6ヶ月延長し14年3月に追加契約した。その後14年5月には10センチの沈下が発生した。そのため14年9月に掘削を中止して、補助工法をさらに検討した。その結果補助工法を再追加して20億円の上乗せをして15年の3月に2回目の追加契約を行った。さらに工期を試験施工期間にあてる3ヶ月の延長契約を15年12月に締結した。15年1月から6ヶ月間の試験施工の結果、薬液注入工法を採用することとし、46億円の上乗せと2年6ヶ月の工期延長を契約に盛り込んだ。この4回目の契約変更日が16年3月15日である。工事は15年9月から本格施工に入り現在に至っている。

88億円で当初契約しながら、工事開始時に工事費と工期を変更しているのは不自然としか言いようがない。

四. 議会での追及

この馬木トンネルの問題は、15年6月議会で皆川恵史議員（共産党）、11月の決算特別委員会で中森辰一議員（共産党）、12月議会で沖洋司議員（市民・民主フォーラム）が追及している。工期や工事費が倍増したことについては、道路交通局の池上義信局長や上岡課長の答弁によると、「公社はトンネル直上での地表面沈下は1.5センチメートルを予測していたが、トンネルを400メートル掘り進んだ段階で15センチの大きな沈下が発生した。予測と実態に大きな乖離があったことについては大きな課題を残したものと認識している。」

これに対し3名の議員は、1.5センチの沈下と予測したコンサルタント会社の責任とこれを鵜呑みにした公社の責任を追及している。責任の所在については目下調査中との答弁であった。

五. コンサルタントの報告書

高速1号線の工事事前調査については、土質・水文調査について復建調査設計(株)が、トンネル部近接影響検討は中電技術コンサルタント(株)が請け負った。請負額は合計9300万円である。二社の報告書を取り寄せて、これを読み込んだところ意外な事実が判明した。

復建は、地盤が軟弱で地下水の出水が予測されると報告し、中電技術コンサルタントも詳細な調査結果から5.0センチの沈下を予測している。しかも沈下防止のため様々な補助工法が必要となること、区間によっては最も有効な薬液注入工法も必要となると報告している。実はこのトン

ネル上部には中電の変電所があり中電と中電技術コンサルタントとの協議では許容される沈下は3.0センチまでとされていた。工事着手の前に沈下対策が必要となっていたのである。

しかし、報告書によると中電技術コンサルタントは一旦予測した沈下量5.0センチを最終的には1.5センチに下方修正している。この間に何があったのだろうか。報告書によると学識経験者から意見を聴取している。ひとは別のコンサルタント会社の技術職の社員、ひとは大学教授である。いずれも匿名とされている。特にこの大学教授は「このトンネル工事で地下水が発生したとしても大きな沈下は生じないのではないか。」「通常のトンネル工法と構造で十分であり、確実な防水効果を発揮するような補助工法は不経済である。」と意見している。この教授からの聞き取りは中電技術コンサルタントだけでなく公社の木原建設部長、岡崎課長も同席している。

六. 簡易な工法による当初設計の謎

結果的にこの大学教授の意見を鵜呑みにして公社は簡易なNATM工法を採用し、補助工法を付け加えなかった結果、88億円の当初契約にいたった。上岡課長は最も安価でできるとすれば88億円が最低線で、これですめば安上がりだったので当初契約は88億円としたと説明した。ところでトンネルは掘削してみなければ分からないことが多くあり、地下水の発生と地表面の沈下が起こったため追加工事を契約し工事費も工期も倍になったとも説明した。しかし掘削開始後に発生したことは、すべてコンサルタントの報告書に記載されていることばかりで、それを公社は熟知していたにもかかわらず、なぜトンネルは掘ってみないとわからないという結論になったのか。疑問である。

当初契約は当然一般競争入札なのだが、追加契約は熊谷、前田、鴻治JVとの特命随意契約になる。JVにしてみれば一旦安価で落札しておけば、あとで追加工事が発生しても公社は追加の工事費をいくらでも払ってくれるのであるから、なんらのリスクも考慮せず安心してすきなだけ工期と工事費をかけることができるのである。3年間で済む工事を6年半かけて施工しても、契約金額の倍額を工事費にかけても誰からも文句を言われないのであれば、まことにありがたい契約ではあるまいか。

七. 南道路の工法

16年の6月議会は、高速道路3号線（南道路）の太田川放水路渡河部の工法をめぐって紛糾した。秋葉忠利市長が従来の方針を転換し、川底を掘って箱型のトンネルを沈めていくという沈埋工法を川に橋を架ける橋梁工法に変更しようとしていることについて議会の反市長派が反発した。都市計画決定は沈埋工法であったため橋梁に変更すれば手続きに長期間を要するので完成が遅くなるという懸念が議会側から示された。工事費は橋梁では170億円。一方沈埋では480億円で工期は7年間という市の説明であった。

私はあわせて二度質疑に立った。480億円の工事費は妥当かと質問すると、道路交通局の三浦泰明次長も新任の米神健局長も妥当であると答弁した。しからば馬木トンネルの当初契約額88億円は妥当かと質問すると、米神局長は「当時とすれば妥当であった。」と答えた。

「馬木トンネルを9300万円かけて調査をしても、88億円の工事費と3年間の工期はいずれも倍増した。調査に1円もかけない沈埋トンネルがなぜ480億円で7年の工期で完成すると言い切れるのか。960億円で14年経過しても完成しないのではないか。」と指摘したが答弁はなかった。

八. 否決された予算

6月議会のトピックスは、高速道路公社への出資金にかかる予算の否決である。7月31日までに議決を経ないと、公社の高速道路建設は大幅なスピードダウンを強いられることになる。大手ゼネコンや地場の建設業者から支援を受け、高速道路建設を進めてきた議会の反市長派が道路建設にノーを突きつけたことは奇妙である。市長への反発は2年以上続く怨念であるが、支援者である建設業界は困るのではないか。それとも建設業界は480億円の沈埋トンネルをどうしても手懸けたいのか。馬木トンネルと同様、公社はでたらめな工事設計のもと建設会社にうまみのある契約を締結するだろう。そしていくらでも工事契約を変更し血税を湯水のごとく沈埋トンネルにつぎ込むことは容易に想像できる。

広島市においては、自然の地形が複雑な様相を呈しており、工事費が際限なく上昇する。それに加えて建設業界と行政との関係も複雑怪奇な様相を呈しており、工事費はさらに際限なく上昇する。工法が難しい道路建設は手がけるべきではない。

高速道路予算も議会が否決したのであるから、ゆっくりゆっくり作ればどうか。公社への出資金、貸付金は当分の間福祉や教育、医療などに手厚く分配するのがよかろう。