

## 高速1号線 馬木トンネル

# 「道路ならなんでもOK」に反省を

決算特別委員会分科会・建設関係（11月22日） 中原ひろみ議員の質問

高速1号線・馬木トンネル工事は、掘削による地下水の低下で当初予測を10倍も超える地盤沈下と田んぼの水枯れが起き、沈下対策の補助工法の導入で、事業費は当初の2倍にまで膨れ上がる見込みです。

この問題について市は、事前調査でコンサルタントから「沈下の可能性あり」と報告をうけたが、「沈下の可能性は低い」との専門家の意見や事業費抑制の思惑から、沈下を想定しない安価な工法を採用したと説明。地盤沈下など不確定要素が多い事業については、適宜対応していくことを事前に議会に説明すべきだったとのべました。

中原議員は、「事業費膨張のおそれがあることを議会に事前に説明していれば、事業中止も含めて代替策を議論することもできたはず」とのべ、当局の説明責任が大きいく問われると指摘。また、道路建設予算を無責任に追認してきた議会にも責任があると強調しました。

また、中原議員は、市が、沈下を想定しない工法を採用しながら、その一方で地域住民に沈下の可能性もあると説明していたことをあげ、「問題が起きた時に対応すればよいという姿勢は、貴重な税金を使っているという認識が欠如している」と批判。また、都市基盤整備としてなによりも道路建設が優先するとの考えは、「市民の命と財産を守る」という行政の最大の責務に矛盾すると厳しく指摘しました。

### 充分な論議ができる『材料提供』を

現在、トンネル工事は、上り線55%、下り線64%まで完了。1mあたり840万円かかりますが、さらに事業費が膨らむ可能性もあります。中原議員は、大型公共事業について慎重かつ充分な審議をするためにも、できる限りの材料を提供するよう市に強く求めました。

## 「資格ない者が落札」と党市議団に告発 公共事業の公平性・透明性問われる

中原議員は、党市議団に不正入札の疑いがあると告発があった安佐北区市道・歩道新設工事の測量・実施設計業務の指名競争入札について質問。市は、「資格があり、市の登録事業者であることが指名業者を認定する条件」としながらも、今回の測量業務は付随的業務（業務全体の約15%）であるため、「測量業の資格は問わず設計業務として指名した」と説明。従来も同様に実施してきたと答えました。



中原議員は、「資格のない者が落札できるやり方は公正・透明性に欠ける」と指摘。公正さが厳密に保たれるよう入札制度の改善を求めました。

### “ついで業務”は公共事業として不明瞭・不透明!

中森辰一議員も分科会・総務関係で、「小規模な測量だから測量法の除外規定により違法ではない」との市の見解をとりあげ、「厳正さが求められる公共事業でありながら、いわば設計業務に付随した『ついで業務』として無資格者が落札し、税金から報酬が支払われることは不明瞭・不透明であり、今後是正する必要がある」と追及しました。

市は、関係課と協議して問題があれば改善を検討すると答えました。

#### 安佐北4区354号線(飯室工区)歩道新設の測量実施設計業務の入札

2003年 6月9日	現場説明(A社も指名業者として参加)
6月16日	入札(6社のうち、A社が落札)
7月11日	A社 測量業の登録(国)
9月30日	A社 測量業の入札参加認定(市)

### ■■ 事業費が計画よりも膨らんだ主な事業 ■■

	地質調査 (受託業者・受託金額・調査期間)	当初事業費	最終事業費	事業費の 膨張度	工事期間	担当課
<b>比治山トンネル</b> 周辺への配慮でダイナマイトは使わず機械掘削。途中強固な岩盤あり工期延びる。	広島建設コンサルタント (現ヒロコン) 3,470万円 1984年8月～1985年3月	約59億円	約68億円	<b>115%</b>	1983年～1993年	道路交通局 街路課
<b>田中町トンネル</b> 測量以上に地盤が軟弱で、工期が3か月延長。	八千代エンジニアリング 1,473万円 1990年10月～1991年1月	約69億円	約141億円	<b>204%</b>	1991年～1999年	道路交通局 街路課
<b>紙屋町地下街</b> 三セク事業 市負担75億円追加	(株)日建設計 3,687万円 1992年6月～8月	約391億円	約480億円	<b>123%</b>	1995年～2001年	都市整備局 市街地開発課
<b>高速1号線馬木トンネル</b> 掘削開始半年後、予測を10倍超える地盤沈下で工事中断。薬液注入して掘削再開。	土質調査:復建調査設計(株) トンネル影響調査: 中電技術コンサルタント(株) 計9,300万円 1997年秋～1998年	約88億円	現時点で 約90億円 追加見込み	<b>202%</b>	2000年5月～	道路交通局 高速道路 担当課

トンネル真上の60戸  
工事反対を表明

# 高速5号線

## 2,400万円/m

### 測量も土質調査もできていない

# 用地買収すすめれば事業見直し困難に

## 団地住民「トンネル掘削は生活権の侵害」

広島駅北口と府中JCTをつなぐ高速5号線は延長4km(うちトンネル約2km)の計画です。これまで二葉の里や中山団地が用地買収(9億円)されていますが、トンネル真上の団地住民(60戸)とは合意がとれておらず、測量も土質調査もできていないことが中原議員の質問であきらかになりました。

中原議員は、現時点で事業費の決定や用地買収を進めるべきではないと抗議。このまま用地買収を進めれば事業見直しも難しくなると指摘しました。

市は、団地住民の理解を求めていくと答えましたが、最終的には団地買収も視野に入れていきます。

なお、団地住民はアクセスでの住民意見として、「団地は、沼地上に盛土した軟弱地盤で、地下14m地点のトンネル掘削は、騒音、振動、人体、家屋に影響を及ぼし、生活権の侵害」だとして反対を表明しています。

### 採算性・必要性・危険性 すべて問題あり

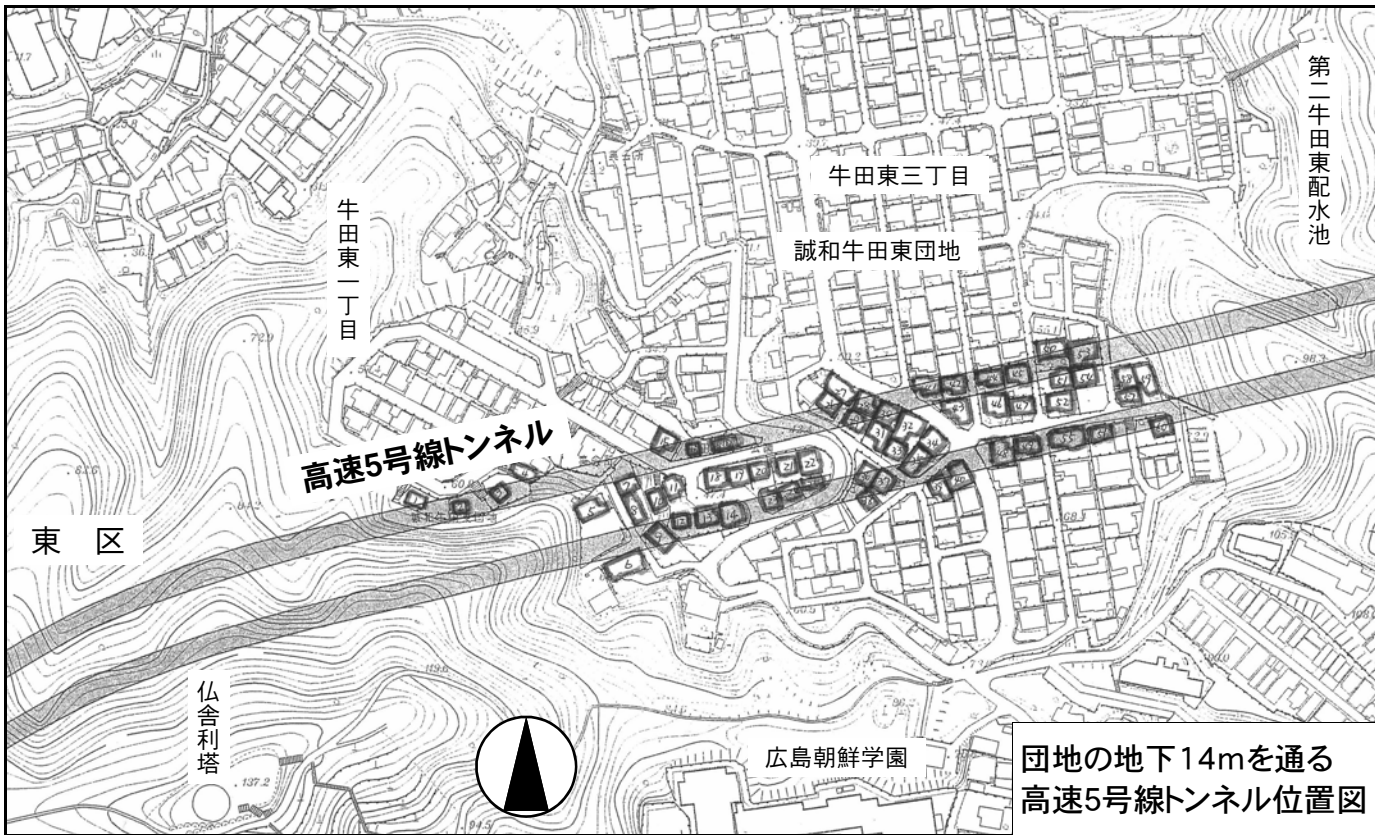
①広島駅—広島空港間の所要時間をわずか7分短縮するために、関連事業含めて約960億円もつぎこむ必要はない。しかも3分の1は市民の税金であり、最初から採算性がない前提となっている。

②事業圧縮のために暫定2車線にすると、トンネル内の対面通行による事故の危険性は高まる。

③地盤沈下で事業費が2倍に膨張した高速1号線馬木トンネルの土被りは約40m。土被り14mの高速5号線のトンネルの地盤沈下の可能性は大きく、同じ過ちを繰り返すこともありうる。

以上、中原議員は高速5号線の問題点をあげ、「1mあたり2千4百万円(事業費960億円)もかけて実施しなければならぬ事業ではない」と強調しました。

## トンネル真上に60戸 土被り「わずか14メートル」



### 事業費371億円かけて整備しても

# 料金収入では利息も払えず毎年8億円の税金を投入!!

## 建設事業費——企業の負担いっさいなし

中原議員は、昨年3月に供用開始された水深14m外貿埠頭・コンテナターミナルの初年度の経営状況について質問しました。

水深14m岸壁建設の市負担金は147億円(借金143億円、一般財源4億円)です。毎年、元金約7億円、利息約1億4千万円を返済しなければなりません。

しかし、初年度となる2003年度の市の収入(料金収入)は約4,500万円で、元金どころか利息も払えません。結局、約8億円近い税金が借金返済に消えていくことになりま



出島 水深14m・外貿埠頭 コンテナターミナル

中原議員は、「荷主や船会社しか使わない港の借金を、市民が払い続けるのは納得できない」と訴え、採算性の見込みと事業の必要性について市の考えをたどりました。

## 「山を削り、海を埋める」やり方やめよ

市は、「物流の効率化による企業の儲けは市民に幅広く還元されるので公益性がある」と答弁。中原議員は、「営利企業の得た利益が市民に還元されるというのは欺瞞であり、それをもって公益性があるとはいえない」と強調しました。

また、市は「埋め立てで市の財産(土地)ができたから企業に負担させられない」と説明。中原議員は、「財産をつくるために巨費を投じて山を削り海を埋めるやり方はやめよ」と迫り、荷主・船会社から本来の港湾使用料を徴収して収益を上げるよう求めました。