

【佐藤浩雄議員】

それでは、朱鷺メッセ連絡デッキ落下事故調査委員会の事故原因調査報告が提出されましたので、質問させていただきます。

最初に、委託構造計算書の不存在・不備による安全確認の無視と、一般質問に対する知事と港湾空港局長の事実上の答弁拒否についてお伺いいたします。

各種構造計算書の存在は、事故原因の調査に重要であるばかりでなく、事故責任にも直結する重要な問題だけに、9月定例会、12月定例会の一般質問で知事にお伺いいたしました。しかし、マスコミでも答弁拒否と報道されているように、知事及び港湾空港局長は事実上の答弁拒否を重ねてられました。事故報告書が出ましたので、明快な御答弁をお願いいたします。

崩落事故の主因は、事故調査委員会報告によれば、斜材ロッド定着部の構造設計における不適切さであると判断されています。そこで、1月26日に開かれた建設公安委員会で委託構造計算書の存在をお聞きしたところ、副局長は「当初の成果物としての構造計算書が県に提出されて、成果物の検収を数回重ねて、それが差しかえられて、最終的にB、当初計算書という形で県に残っているという状況でございます。当初のものをきちんと残すべきだというのはそうだと思いますけれども」と答弁し、また「今回その斜材ロッド定着部という重要部分について記述がない構造計算書を受け取っているわけでございますけれども、その点については確かに不適切な対応であったと思いますけれども」とも答弁しています。

また、県の事故調査班の報告によれば、建築主である県は、連絡デッキの建築基準法の手続である計画通知作成を設計受託者である組合に依頼し、県は平成12年11月28日に新潟市に提出し、新潟市から12月15日に確認済証を交付されている。提出時点は設計業務の委託期間中であり、最終的な構造計算書が取りまとめられておらず、県としての安全確認がされていないとされており、県が安全確認をして新潟市に計画を通知した11月28日にはAの委託構造計算書は存在していなかったことが答弁で明確となりました。

また、Bの当初構造計算書は2段階施工に関する記述が追加されたが、斜材ロッド定着部、斜材ロッドへの初期導入張力、立体駐車場連結部に関する記述がないと報告されており、今回の崩落事故の原因である斜材ロッド定着部を初めとする安全上重要部分がノーチェックで見逃されていたことを証明しております。

このように委託構造計算書がないまま、すなわち建築物の安全確認をしないまま、しかも定着部などの重要部分をチェックしないまま、特定行政庁である新潟市に計画通知したと断定できますが、県の行った安全確認についてどのような認識、見解をお持ちか、知事の御所見をお聞かせ願います。

また、Bの当初構造計算書をSDGが福地事務所へ提出した日が平成13年3月16日となっており、この日では平成12年10月11日に新潟県建築設計協同組合と契約された連絡デッキ設計委託契約の工期である平成13年1月25日にも間に合っており、一体どのような方法で設計委託契約が履行され、契約金2,520万円が支払われたのか不思議でなりません。どのように履行確認し、どのように設計料は支払われ、違約金は支払われたのか、知事の御答弁をお願いいたします。

また、さきの12月定例会で、構造計算書の存否を含めてその公開を求めたところ、事故調査委員会の調査に支障を来すおそれのある資料については非公開の取り扱いとしているとして、具体的な答弁がありませんでしたが、議員の質問に対して非公開とするだけの支障とは具体的にいかなるものであったのか、知事にお伺いいたします。

最初のAの委託構造計算書の工期は10月20日となっているにもかかわらず、構造計算書提出経緯には、SDGが福地事務所へ提出した日が平成13年3月16日で、SDGの主張でも平成13年1月25日ですが、この日付でも、建築物の安全確認をして計画通知した日、平成12年11月28日には間に合わず、安全確認をして計画通知を行ったという状況ではありません。

委員会答弁では、「そもそも計画通知制度は、そのものが県の法的・技術的審査能力があることをもって特定行政庁の審査を簡略化するものであるから、その趣旨からいたしましてもまことに遺憾な行為であると認識しております」と答弁しており、安全確認もせずに着工したことが明確となり、県の責任が重大であることが明確となっています。

こうした県の重大な責任に直結するから、知事は私に委託構造計算書の存在そのものを答弁しなかったのではないかと思います。しかし、議会の質問に対して答弁しないことは、県民に対する説明責任を否定する重大な行為であり、議会制民主主義を否定する行為であり、許されるべきことではないと思います。

また、知事は12月9日の私の一般質問に「一定の方向で結論を出させようとしている」と答弁され、局長からは「一般質問で質問すべきことではない」とまで言われ、御批判を受けました。しかし、事故調査委員会の事故調査報告は私の質問の主張どおりでした。したがって、「一定の方向で結論を出させようとしている」とのお言葉はそっくりお返しいたします。

また、たとえ訴訟が予測されていたにせよ、議会の調査権は別な次元であり、議場の答弁を通じて知事の説明責任を県民に果たす、知事の受託責任を果たすべきです。説明責任を否定をする、「今必要なら情報公開で求めよ」とは信じられない答弁でした。各種構造計算書のあるなしを聞いているのですから、それすら答えない知事の議会に対する態度はどうしても理解できません。このように、知事は事実上の答弁拒否をしたことについてどのように考えておられるのか、お伺いいたします。

また、港湾空港局長は「これは本会議で質問すべきことではない」と答弁しております。質問事項確定の経過は、本来本会議場で話すべきことではないと思いますが、事前のやりとりがあり、確認した質問ですから、答弁拒否をする理由は絶対ないと私は思います。そもそも、議員が「本会議で質問すべきことではない」などと局長から言われる筋合いではないと思います。議員の質問が答弁者に気に入らなくとも、答弁者は答えなければならないはずで、議員の質問権を局長はどのように考えておられるのか、お伺いいたします。

設計図や構造計算書などの数々の疑問についてお伺いします。

12月9日の一般質問でお聞きしましたが、朱鷺メッセ連絡橋の設計図の構造計算書には数々の疑問があります。委託構造計算書なしで設計と施工が同時進行したために、安全確認しないで施工したために、でき上がった連絡橋と設計図が合わなくなったために構造計算書や設計図を変えたり、安全上おかしいところも安全と書きかえたのではないかと推測いたしますが、事実はどうだったのでしょうか。以下の点についてお伺いいたします。

まず最初に、上弦材が95.4平方センチメートルに書きかえたその理由についてです。

上弦材は、設計図どおり63.5平方センチメートルの部材でつくられています。ところが、補足構造計算書では、30本中10本の上弦材の断面積が95.4平方センチメートルで計算され、安全と公表されております。なぜこのようなことが発生したのか調査したと思いますので、その原因についてお伺いいたします。

また、なぜ県は既に完成している上弦材の事実と反する構造計算書が渡されても直ちに発見できず、結果として誤った構造計算書が施工業者に渡されていることについてどのように考えているのか、お聞かせ願います。

次に、PC床板のコンクリート強度の変更についてです。

施工業者との契約時のPC床板のコンクリート強度は35ニュートンパーミリだったそうですが、渡された構造計算書では54ニュートンパーミリと50%も大きい強度で計算し、安全と判断されていたと公表されています。事実と原因はどうだったのでしょうか、お聞かせ願います。

次に、斜材ロッドの許容張力と安全性についてです。

構造計算書には、最も太い直径60ミリの斜材ロッドの許容張力が103.66トンとなっています。一方、すべての連絡橋のフル荷重時には127.5トンとなっており、したがって斜材ロッドには許容される引っ張り力を超える引っ張り力がかかることが判明しております。判定では危険と判断すべきところを安全と判断されていると公表されていますが、事実と原因は何だったのでしょうか。

次に、PC鋼線の本数と強度の問題です。

今回崩落したスパン、48メートルですが、より短い朱鷺メッセ側スパン36メートルで、PC床板をつないでいるPC鋼線が1本追加して5本になって計画実行されているといえます。県も承知していると思いますが、なぜ短いスパンにもかかわらず5本にしたのか、その理由を教えてください。

次は、竣工検査後の設計変更についてです。

崩落箇所は竣工検査に合格し、その2年後に朱鷺メッセ側工区が着工いたしました。そこで、Rの23から25に3本の支保工を入れ、レベルを調整して斜材ロッドに張力を再導入し、ジャッキアップやジャッキダウンを繰り返し行って、その後に入江側のR22と23の斜材ロッドを鋼材で包み、樹脂を注入しております。一度竣工検査の終わった箇所をこのように大きな変更をした場合は、この成果品についての責任はどうなるのでしょうか。竣工検査とその後の設計変更や工事はどのような責任で行われ、竣工検査の前後で施工業者が異なっていますが、崩落箇所はどこが責任を負うことになるのでしょうか、お伺いいたします。

次に、定着部の安全性と残っている連絡橋の使用停止と補強についてお伺いいたします。

事故調査委員会の事故報告書によれば、朱鷺メッセ連絡デッキ構造物崩壊の主因は、PCa床板の斜材ロッド定着部の構造設計における不適切さであるで明確なように、設計ミスであります。斜材口

ッド定着部は、残っている入江側とアトリウム側の2本の連絡橋にもあり、その強度は本来70トンフォースが必要などころ、22トンフォースしかない指摘をされています。大きな強度が必要なのが提案されています。

私は12月の一般質問で、使用停止をし、補強すべきであると提案しましたが、知事は「事故調査委員会から使用に問題ないとの見解を受けているが、なお一層安全を期して、支保工を入れて使用を継続している」と答弁されました。しかし、第8回事故調査委員会の委員長記者会見では、「入江側とアトリウム側の定着部はチェックしていないのでわからない」と答えており、知事答弁とは全く異なる答弁をしております。

そこで、議長の指示に従い、港湾空港局に行き、事実を確かめたところ、毎日職員を派遣して安全チェックをしており、事故調査委員会が大丈夫だと言っているから大丈夫である。本会議場の答弁では、「RCレーダー調査では、鉄筋の存在は確認できたものの、本数は特定に至っていない」との答弁と全く違う、「鉄筋はゼロのものもある」などとびっくりするようなことが局長の口から次々飛び出し、残っている連絡橋の安全に対する疑問がさらに深まりました。

その後、12月18日には局長より供用デッキに関する調査委員会判断なるメモが渡されました。判断の基本には、「現場検査の結果、異常は発見されず、通行に支障がないと判断した」と書いてありました。しかし、それは斜材ロッド定着部の相対的安全論であって、科学的な検証、計算による絶対的安全論ではなく、私たち無所属の会を納得させるものではありませんでした。事実、今回の事故調査委員会報告は定着部の早急な補強が必要と言っており、私たちが指摘したとおりでした。

また、丸山委員長は、現在残っている2本の連絡橋について、「クリーブ破壊はひびの有無に関係なく起きます」と記者会見で発言し、委員会では「長期的な意味では安全性は問題があるだろうと思っています。今監視しながらやっていますが、クリーブ破壊みたいなことが起こるのは、起こり始めると割と早いので、1日とか1日以内とかいうことかもしれません。ずっと見ているなら、予兆が見えたら通行どめすればそれでよいでしょうけれども、そのときまた崩落しては困りますので、そういう意味では早目に直さないとだめというふうに思っています」と青木委員に答えています。この丸山証言によれば、このままでは常時監視していても残っている2本の連絡橋の崩落はとめられないことを証言しております。

橋の下に道路が通っているのですから、刑事事件に発展するおそれが十分にあります。まして、朱鷺メッセは人を集める施設であり、きょう、今、残っている橋にフル荷重を超える人が集まるかもしれません。そんな心配しているなら、直ちに使用を停止して、理論的に絶対大丈夫なように建てかえも含めて補強し、使用を再開することが橋の安全性を管理する県の責任だと思います。何で使用停止しないか私にはわかりません。使用停止する気がないのか、知事にお伺いいたします。

斜材ロッド定着部の耐力不足と1回目のジャッキダウンの関係とその責任についてお伺いいたします。

「崩壊の起点となった斜材ロッド定着部（入江側R21）の破壊の主因は、設計耐力不足である。また、破壊が短時間で生じた原因は、斜材ロッド定着部のU字型補強筋の配筋ふぐあいであり、第1回目の不適切なジャッキダウンと考えられる」となっております。

この主因と原因について青木委員は尋ねたところ、丸山委員長は「定着部が今のままだったら、ジャッキダウンが正しくやられていたとしても、時間がたつて崩壊に至るかなというふうに判断しております」と答弁しており、崩壊の起点となった斜材ロッド定着部の破壊の主因は設計耐力不足であり、事故調が指摘をしている破壊が短時間で発生した原因であるかもしれないジャッキダウンとは絶対的な違いがあることを証明しております。こうした事故原因と責任の重さとの関係について、知事はどのように認識しておられるのか、お伺いいたします。

次に、県の責任と瑕疵担保による補強工事と入札停止についてお伺いいたします。

青木委員も指摘しているように、瑕疵担保責任は、民法第636条と県の財務規則第78条の別記では、請負者の瑕疵担保責任は、瑕疵が支給材料の性質または発注者もしくは監督員の指図により生じたものであるときは、請負者が当該材料または指図の不相当であることを知りながらこれを通知しなかったときを除き発生しないとなっております。したがって、設計上の誤り、監督員の指示によって過失が生じた場合には、請負人は瑕疵担保責任を負わないということになります。

これに対する局長の答弁は、「その民法の規定、それから財務規則も含めて弁護士の方と話を詰めまして、これでいけるという判断をいただいて、その方向でいくということでございます」と答弁しております。また、その一方で、「私どもはいわゆる共同不法行為、連帯して賠償を求めるという形でやっておりますので、今、それぞれどれだけの責任があるだろうという点まで踏み込んではまだ考えていません」、「基本的に私どもは被害者だという認識でありますし、因果関係が説明できるものについ

ては全額要求していく」とも答弁しており、県の責任はもちろん、関係業者の責任は明確にせず、私たちは被害者だから、瑕疵担保責任で全額要求していくと言っているわけで、論理が支離滅裂で、私には理解できません。このことは、支払い能力のある業者が支払えと言っていることと同じだと思います。

したがって、25日にアトリウム側と入江側の橋を建設した業者に瑕疵担保請求を正式に通告したそうですが、業者は、県から渡された設計図どおりつくっていると明言しており、事故調査委員会も設計ミスと言っているのに、強引に瑕疵担保請求することは、官尊民卑の思想のようで、こうした行動自体が私には納得できません。

構造計算書を初めとする設計図書を検収したが、安全性を見逃し、安全確認をしないで建設をしております。まして、竣工検査もしているわけですから、県の行政責任は重大ではないでしょうか。

このように、県は自分の責任はほおかむりして、罪のない業者に責任追及するやり方は傲慢そのもので、業者も県民です。県民を無視したやり方と思うが、知事のお考えをお聞かせ願いたい。

また、瑕疵担保責任に应运れば、みずから瑕疵を認めることとなり、経営の基盤を揺るがす重大時となるおそれのある指名停止など、不利益な措置が発生することが考えられますが、いかがお考えかお伺いします。

また、そのことも予測をして、瑕疵担保責任で補強を要求しているのかも伺いいたします。

事故を発生させた人的・組織的体制の問題点と事故背景調査委員会の設置について伺いいたします。

朱鷺メッセを建設した港湾空港局の技術陣は非常に少ないという印象を持っています。平成12年の技術スタッフは6人で、そのうち建築技師は2人ではないかと思えます。いつもの技術体制とは全く違う感じがします。何でこんな組織体制をつくったのですか。

崩落した連絡デッキは非常に難しいデリケートな構造物なのに、本会議場では局長は「今回の場合も適切に審査が行われた」と答えています。同じことに対して丸山委員長は、「県は全部設計会社に任せていたという印象を持ちました。県が安全性を確認できるかどうかですが、県の技術の方には大変申しわけないのですが、できないと思えます」と答弁しております。朱鷺メッセを建設する技術陣は、それに値する技術レベルを持っていなかったと言われてるんですよ、知事。こんなことを言われる体制をつくったことは本当に情けないと思いませんか。どうしてこんなような人数も少なく、技術レベルも追いつかない脆弱なスタッフ体制をつくられたのですか。建築物の安全チェックをする計画通知制度の能力が発揮できない人的組織体制をつくった知事を初めとする管理体制に問題があったと言わざるを得ません。この点を徹底的に調査する必要があります。

また、県の事故調査班は、斜材ロッド定着部の設計、斜材ロッド定着部の作製、第1回目の安易なジャッキダウンに係る責任が報告されていますが、事故原因の一つと指摘をされている複雑な発注関係や契約関係や数々の契約上の疑問点や、設計と施工の同時進行など、事故の背景に疑問がたくさん存在します。また、県の朱鷺メッセ連絡デッキ落下事故調査班の提出した事故原因と責任の所在を見ますと、朱鷺メッセ連絡橋に関係したすべての関係者に責任があるとの報告になっており、それが事実か、関係者から正確な証言や調査が必要です。こうした人的・組織的体制や事故の背景や責任の数々の疑問点を調査し、解明することが二度と再びこのような事故を起こさないために必要と考えます。そのために、第三者で構成される（仮称）事故背景調査委員会を設置すべきと思うが、知事の御見解をお伺いいたします。

また、巨大プロジェクトや技術的に困難な事業を執行するに当たって、安全性を確保することは最低の使命であり、建築確認制度や計画通知制度は、たとえ設計者が誤っていても行政で安全チェックを行い、日本の建築物の安全性を確保する最も重要な制度であり、その制度は能力を持った人により確保、維持されると思えます。しかし、丸山証言でも明らかのように、今回の朱鷺メッセ連絡デッキ落下事故は、計画通知制度が機能するに必要な能力ある技術者の十分な配置を怠ったために、起こるべくして起こったのではないかと思うのです。その点で、技術職員の能力の維持向上も重大な問題ですし、知事の認識と御見解について伺いいたします。

知事ら特別職の責任について伺いいたします。

報道によれば、13日、朱鷺メッセ連絡デッキ落下事故で、発注者として責任があるとして、平山知事ら県の特別職の減給などの処分に関する議案を2月定例県議会に提出する方針を決めたと報道されています。

私は、今回の朱鷺メッセ連絡デッキ落下事故の事故調査委員会の事故報告では、斜材ロッド定着部の設計ミスによる耐力不足が原因で発生したものであり、なぜ設計ミスを見抜けなかったのか、なぜ計画通知制度が人的組織的原因で機能しなかったのか、なぜ委託構造計算書なしで安全審査を行った

のか、複雑な発注関係や設計と施工が同時進行し、責任が不明確となったのかなど、事故の背景にはたくさんの疑問が残っており、それらの疑問が明確となり、それに伴って責任が発生すると思っています。

現在は、事故が発生したプロセスを解明したにすぎず、そこにかかわった人や責任の問題はこれからの問題であります。ましてトップの処分は、事故の全容が解明され、責任も解明されて初めて行うべきであると考えます。現時点では早過ぎると思います。なぜそんなに急がなければならないのか、私には理解できません。知事のお考えをお伺いいたします。

以上で質問を終わります。

【平山征夫知事】

それでは、佐藤議員の朱鷺メッセ連絡デッキ落下事故に対する質問にお答えしたいと思います。

まず、連絡デッキの安全確認についての認識・見解ということですが、建築物の安全確認を怠ったことについては、適正を欠く対応であったというふうに認識しております。

今後の対応につきましては、全庁的組織によりまして、計画から検査までのプロセス全般について検証を行い、改善に取り組むこととしております。二度と今回のような事故を起こさないよう、万全を期してまいりたいと思います。

設計委託の履行確認等についてでありますけれども、調査によりますと、委託期限の平成13年1月25日付で履行届が提出されましたけれども、その際に提出された構造計算書は、検収過程において支柱の計算書が添付されていなかった等のために、追加・修正を指示しまして、平成13年3月中旬ごろに修正されたものが提出されまして、これを確認した上で、平成13年4月23日に設計委託料を支払っております。

なお、違約金は徴収しておらないところであります。

次に、構造計算書の公開ということですが、事故原因の究明につきましては、各専門分野の有識者から成ります第三者機関であります事故調査委員会においてお願いをし、進めてきたものでありまして、委員会により非常に高度な、かつ専門的・技術的な判断によって複雑な原因が究明され、調査結果が取りまとめられるということですので、その前に断片的に調査関係資料を公開していくということは、関係者間にさまざまな意見を生じさせ、ひいては委員会の事故原因に関する自由な意思の形成や円滑な調査の実施を困難にするというおそれがあるばかりではなくて、県民の皆さんにも予断とか憶測を招き、混乱を生じさせかねない、そうしたおそれがあるというふうに考えまして、新潟県情報公開条例に沿いまして、最終的な原因究明がなされるまでの間、非公開の扱いとさせていただきます。

なお、12月定例会でもお答えしておりますように、調査が終了したことから、関係資料につきましては、準備が整ったものより、順次、公開をしているところでございます。

次に、12月定例会における私の答弁でありますけれども、12月定例会におけます議員の御質問が、落下事故に関する多くの情報の中から、原因究明に直接かかわる特定分野の技術的問題を取り上げて回答を求められたものでありますので、委員会で鋭意調査検討いただいている段階でもあり、先ほど申し上げましたように原因究明にかかわる情報を非公開としている中で、県議会という公の場で落下原因についての見解を聞かれて申し上げることはできないこととありますし、適当でないというふうに判断いたしましたので、委員会の調査結果を待った上で総合的に議論することが県民によりよく説明責任を果たすことになるのではないかと趣旨でお答えしたものでございます。当然ながら、答弁を拒否するといった趣旨ではございませんでした。

次に、入江側・アトリウム前の両デッキの補強ということですが、調査委員会から「当面は支保工の設置と観察を継続した上で使用するけれども、速やかな斜材ロッド定着部の補強を適切に行う必要がある」と提言を受けましたので、支保工の設置と日常的な監視を継続しながら、両デッキを使用してきたわけではありますが、今後、報告書も出ましたので、速やかに補強することとしておりまして、施工者に対し、その対応を求めているところでございます。

次に、事故原因と責任の重さということですが、事故の原因は、議員御指摘のとおり、斜材ロッド定着部の設計耐力の不足、斜材ロッド定着部のU字型補強筋の配筋のふぐあい、そして第1回目の安易なジャッキダウン、この3点であるというふうにされています。

したがって、これら原因に関係した業者にそれぞれ責任があるというふうに考えております。

れども、主因は斜材ロッド定着部の設計耐力の不足というふうに記述されておりますので、設計側により大きな責任があるのではないかというふうに考えております。

次に、入江側及びアトリウム前の両デッキの瑕疵担保責任でございますけれども、両デッキにつきましては、ともに瑕疵担保責任の存続期間中であるということから、弁護士とも協議の上、瑕疵担保責任を問い得るとの判断でございますので、施工者に対し修補を求めているものでございます。

また、瑕疵担保責任に応じた場合の指名停止などの措置ということでありまして、過失による粗雑工事によって工事の目的物に瑕疵が発生した場合、新潟県建設工事請負業者等指名停止措置要領に基づく指名停止などの措置の対象となりますわけでありまして、具体的な措置の検討に当たりましては、これまでも発生した瑕疵の程度や過失の軽重、さらには、瑕疵の修補に応じたか否かの事情などを総合的に勘案いたしまして、判断をしているところでございまして、その意味では、瑕疵担保責任に応じたことにより、直ちに指名停止などの措置が発生することになるということには必ずしもならないところでございます。

なお、入江側及びアトリウム前の両デッキの瑕疵担保請求につきましては、速やかな補強が求められております中で、瑕疵担保責任を問い得るとの判断から行っているものでございます。これと指名停止とは、そういう意味では必ずしもイコールということではないということでありまして。

次に、第三者による事故背景調査委員会を設置してはどうかということでありまして、事故調査委員会及び事故調査班におきまして、設計者、工事監理者及び施工者等関係者に対する数多くのヒアリング調査等を踏まえまして、事故の背景を含む事実関係について検証し、事故原因を初めとして関係者の果たすべき役割及び責任の所在等について明確にされたところでありまして、調査結果は十分なものであるというふうに認識しておりますことから、さらなる委員会の設置は必要ないのではないかとこのように思います。

なお、事故調査委員会及び調査班の調査内容については、原則情報公開していくことにしております。こうした事故を繰り返さないよう、最善の努力をする所存でございます。

次に、人的組織体制でありますけれども、当時事業を執行した万代島再開発課に建築職の職員が2名配置されてありまして、設計について必要な安全性を確認するための体制は備わっていたものというふうに考えております。

しかしながら、短期間で多くの課題を解消しながら事業を執行しなければならないという状況の中で、結果として構造計算書のチェックのないまま計画通知を行う等、建築行政を執行する県として安全確認行為を怠ったということについては、適正を欠く対応であったというふうに認識しております。

次に、私ほか特別職の責任ということですが、既に事故調査委員会及び事故調査班の報告によりまして、複雑な発注形態をとったということなど、工事発注者としての配慮が欠けていたことや、建築行政を執行する県が設置した構造物として、安全確保上、必ずしも十分なチェック体制や手続がとられていなかったことなど、県としての問題点が明確になっておりますことから、施設設置者、行政の責任者としての責任をみずから明らかにするために、今定例会に特別職の給与減額に関する条例案を提案した次第でございます。

以上であります。

【武藤克己港湾空港局長】

それでは、佐藤議員の一般質問にお答えいたします。

まず、議員の質問権についてであります。議員の質問権については最大限尊重すべきものと考えております。12月定例会においては、不十分な御説明の結果、誤解を与えてしまったかもしれませんが、質問権を軽視する気持ちは毛頭ございません。

私が申し上げた趣旨は、先ほど知事がお答えしましたとおり、調査委員会において、極めて複雑な原因究明を各委員が解明しつつあり、その結論がまだ得られていないという段階で、県議会という関係者や県民の注目を集め、かつ、権威ある場での議論として事故原因の中核にかかわる部分の結論について行うことは、中立であるべき委員会の意思形成、調査結果に影響を与えるという懸念もあること、また、調査結果が出てから、先般の建設公安委員会の集中審議のように総合的に御審議いただくことが、関係者や県民の利益にかなうのではないかとこのように考えております。御理解いただきたいと思います。

次に、上弦材の構造計算についてであります。事故調査報告書で示した補足計算書の12年度施工

時の解析に用いられた断面積の数値は、施工された部材と整合した数値ですが、14年度施工時の解析に用いられた断面積の数値は、それと異なった数値が記載されている部分があります。

構造設計者であるSDGは、図面と違う断面が計算表に記入されている不適切な部分があり、訂正すべきであったと述べております。

当時県は、補足計算書が12年度工事完了時点での施工内容を反映した計算書と理解したことから、十分なチェックを行わなかったものと考えております。

なお、設計事務所から直接施工業者へ工事終了間際に計算書が渡されたことを、当時県は知り得ませんでした。

次に、コンクリートの設計基準強度の変更についてであります。当初計算書や工事の発注図書では35ニュートンとしておりますが、補足計算書で54ニュートンと構造設計者は変更しております。

構造設計者は、コンクリート配合計画書の内容から、54ニュートンが保証される等の理由から決定し、県へ説明したと述べていますが、当時、県及び工事監理者とも変更の説明を受けたという認識はなく、また、事故後の構造設計者への事情聴取においても、変更理由についての合理的な説明はなされておられません。

次に、斜材ロッドの構造計算についてであります。補足計算書の斜材ロッド断面計算箇所斜材の引っ張り耐力を超える張力がかかる部材があります。

構造設計者は、本デッキの設計に関して、許容応力度設計法と終局強度設計法を併用し、性能設計型の設計を行っており、御指摘の斜材ロッドに発生する力は短期的な荷重によるものであり、斜材の降伏耐力より小さいため安全と、構造設計者は判断したとのことであります。

次に、PC綱より線の工区による違いについてであります。立体駐車場連絡デッキの落下部分は4本、残存部分は4本または5本となっております。

12年度工事施工中にジャッキダウンふぐあいにより落下事故部分のプレキャスト床板をたわませたことから、プレキャスト床板の耐力を強化し、より安全なものとするために、PC綱より線の本数をふやしたと推測されます。

次に、後年度工事についてであります。平成12年度工事で設置したR26の支保工や補強枠の撤去を平成14年度に福田・東急・丸運特定共同企業体が、県の発注に基づき、施工しております。さらに、入江側R22 R23間の斜材ロッドの補強は、工事監理者からの指示により施工しており、当時、県は承知していなかったものであります。

また、崩落の責任については、事故の原因が斜材ロッド定着部の設計耐力の不足、斜材ロッド定着部のU字型補強筋の配筋ふぐあい及び第1回目の安易なジャッキダウンでありますので、それぞれの原因に関係する業者が責任を負うものと考えております。

以上であります。

【佐藤浩雄議員】

たくさん聞きたいのですけれども、時間がありませんので、幾つかお伺いします。

まず、答弁拒否のことですが、知事、見てください。前回の答弁書はこれです。4ページ、45行しか答弁書はありません。知事はいつも1時間ぐらい答弁しているのです。これでは事実上の答弁拒否と言われたってしょうがないと思います。そういう実態の中で、しかも4つの種類の構造計算書があるというふうに出ているのですが、その存在を聞くことは県民にとって極めて重要なことです。11月28日に計画通知しているのですから、その時点で構造計算書があるかないかと、県民にとって最も関心のあることでしょう。しかし、そのこと存在は、あるかないかということを知っているのですから、あるかないかぐらいは答えて当たり前なのではないですか。存在も含めて聞いていたわけですから、そういう意味からすると、知事はいつもと違って感じがするのです。もっと理性的にやるべきだと私は思うのです。知事は、それこそ受託責任があって説明責任があるのですから、もっと堂々とやっていたらいいと、こう思います。もう一度、私はやっぱり事実上の答弁拒否だと思います。

それから、当初構造計算書の設計契約の履行の問題ですが、今の答弁では違約金も払っていないという話ですが、非常に不可思議です。なぜかという、10月11日に契約をされた中身は、20日にいわゆる最初の構造計算書は出さねばならなかったのでしょうか。それが今の答弁でも3月だとか、3月11日とか4月23日とか、途方もない時間的なおくれではありませんか。しかも、委託構造計算書は、事故調査報告によれば、いわゆる2段階施工の記述がなかったそうですから、港湾空港局の検討に値す

るものではないと思うのです。白紙と同じでしょう、そんなの。白紙の構造計算書で通るのだったら、私でも設計をやれそうです、そんなのは。いかにでたらめだったかということです。そういうことを一つ一つ確認をしてやるために、構造計算書が存在するかないかというのは非常に重要なことだったのです。だから聞いているのです。明らかにやっぱり確認履行行為をどうやってきたのかということはプロセスにとって大事ですから、もう一度御答弁をお願いします。

それから、アトリウム側と入江側の連絡橋の使用停止ですが、私は危ないのだから早くやってほしいと思うのです。3分の1しか耐力がないというふうに事故調査委員会で言われているわけでしょう。それは私は技術者でないからわかりませんが、とにかくあそこは人を集める、集まらなければ困る施設なのですから、あすにでも人が集まるかも、いわゆるフル荷重以上の人が集まるかもしれません。そういう危険な状態にしておいたまま放置しておくことは理解できません。ぜひ早急な検討というか、使用停止をお願いしたいと思うのです。それに伴って、証言からすれば、ヘアクラックがあるうとなかろうと1日で起きるといいますから、起きてからでは遅いではないですか。もう一度お願いします。

それから、瑕疵担保責任ですが、県は設計ミスを見抜けなかったわけでしょう。安全確認をせずに計画通知したのでしょうか。そして、数々の設計ミスのある設計図書を施工業者に渡したのでしょうか。その渡した設計図に従ってつくったと言っているのだから、民法第636条や財務規則第78条の別記により、瑕疵担保責任は請求できないのではないですか。私は常識的に言えばそう思います。まして、瑕疵担保責任に応じたというのに、指名停止などのそういうものが発生しないというのは理解できません。では、何のために瑕疵担保責任という制度があるのですか。みずから瑕疵を認めているから瑕疵担保責任が追及されるのでしょうか。初めての見解です。私は初めて聞きました、こんなの。瑕疵担保責任に応じて、指名停止やそういうことが発生しない瑕疵担保責任があるなんていうのは初めて聞きました。もう一度御見解をお願いします。

それから、事故背景調査委員会の設置ですが、私は現段階では崩壊のプロセスが事故調査委員会によって明らかになったと思っています。したがって、それに携わった技術陣を初め、いわゆる人的、組織的な問題、複雑な発注、設計と同時進行など、非常に多くの問題があるわけですから……いわゆる人的組織的な問題に多くの問題があるわけですから、そこを解明しない限り、本当の意味の事故調査、再発防止はできないと思うのです。本当にまじめな県庁の技術陣は非常に多いと思うだけに、そういう技術的な……技術陣の皆さんのこの悔しさを考えると、二度と再び起こさないのだったら、背景委員会もちゃんとつくってやるべきだというふうに思います。

以上です。

【平山征夫知事】

佐藤議員の再質問にお答えしたいと思います。

最初に、答弁拒否という問題について再度御質問がございました。私も12月の佐藤議員とのやりとり、記録をもう一度読みました。確かに御質問の中で答えられる、あるいは答えるべき部分が全然なかったかといえば、そうではないと思いますけれども、全体の流れとして、極めて技術的な問題を上げられて、しかも御質問の中に何カ所もあるのですが、したがって設計者には責任はないのではないかという感じの御質問をされています。したがって、私としては、調査委員会が調査中でありまして、そのことも含めて、全体として報告が出たところできちんとした議論をしていただきたいということで何度も申し上げていて、拒否をするというニュアンスの答えはしていないつもりでありますし、していないというふうに読めるというふうに再度読んでも感じた次第でありまして、もしそういう印象を与えたとすれば、あるいは場合によっては答えるべきものがあつたのに、答えていない部分がゼロでなかったとすれば、そのことは全体の判断の中でのことでありましてということで答弁とさせていただきます。御不快を与えたかもしれませんが、できるだけ議事を尊重し、答弁をすべきだというふうに基本的には思っております。

それから、設計契約のところについては、先ほどお答えしましたけれども、なお詳細の御質問がございました。この件については、違約金の問題を含めて局長の方から答弁をしたいと思います。

それから、入江前とアトリウム前の問題ですけれども、先ほど1日で起こるかもしれないという御質問がございましたけれども、私どもは委員長の方からは、1日とか2日とか、あるいは1カ月という、そういう単位の問題ではないので、きちんと管理しながら、できるだけそれは早く補強してもら

いたい、すべきであるということは、直接私も委員長との議論の中で確認をさせていただいております。したがって、当面の扱いとして、こういうことであって大丈夫ですかということも委員長との間で確認して今の対応をとっているところでありますので、今回一定の報告が出たわけですので、それに基づいてできるだけ早く補強すべしということですから、今、瑕疵担保責任の追及も含めて速やかなる補強をやるということ、短期間に瑕疵担保の交渉をしますけれども、もしこれが長引くようなことであれば、直ちに補強という行為は行うということが大事な判断だというふうに思っております。

それから、瑕疵担保の問題は、ここは私も落ちていない部分で瑕疵担保責任をどこまでとるべきかということは、随分議論としては我々内部で行いました。そして、一番大事なことは法的な解釈ということでありますので、法的にどうなのかということで詰めてもらったところ、弁護士さん等の解釈で瑕疵担保責任の追及はできるだろうということでもありますから、できるというものを逆に請求しないということは、県としての責任履行という問題にも逆になりますので、それでは履行するということが建前ならばやるということでしたわけでありまして、判断したものであります。

なお、それに伴って起こる指名停止云々というのは、今申し上げましたように、その中身によって、多分設計の方にかなり責任があつてというふうに言われたわけです。その結果起こっている瑕疵でありますから、先ほど言った3つのうちのジャッキダウンの問題がこの部分にないとしたら、2つのうちの部分をどういうふうに見るかということは、今度は施工した人と設計者の間においてはまた次の問題が起こると思えますけれども、私どもとしては、契約相手としての瑕疵担保責任の履行ということを法的に問うという考え方でございます。その問う際に、相手側との関係において法的に争うという、法律上そういうことができるかどうか、契約上の問題としてあり得るかということについては当然議論になるというふうに思っていますけれども、私どもの方で相談をした弁護士さんの法的解釈はそういうことでもありますので、そのことを履行するという考え方をとったものであります。

それから、人員、スタッフについては、正直申し上げまして、土木との関係でのいろんな格好の中で我々は十分ということで用意したわけですがけれども、結果としてこういうことになっていますから、その意味での責任はあるというふうに思っております。

それから、恐らくここはヒアリング等の過程の中にも少し出ているのですが、この工事の中身の難しさというのでしょうか、特異性ということが県側の技術スタッフの方にも十分理解されていたかどうか。これは報告書の中でも、設計者、施工者等の間の連絡が悪くて、お互いにそのことの認識が足りなかったということ指摘されています。そのことは同じように県の技術スタッフにも言えるのだらうと思えます。そういうことについては、十分反省すべき重要な一つのポイントだというふうにも思っております。

そういう意味で、再発の防止には、今言いましたようにほとんど、ヒアリングも含めて庁内での調査はあらかた終わったと思っておりますが、今後さらに検討を重ねて、もし御指摘のように外部の専門的な解釈あるいは意見を求める人があれば、そのときにはその指導なり解釈を求める必要があると思っておりますけれども、当面、今のところこの調査で十分判断できるだろうというふうに思っている次第であります。

【武藤克己港湾空港局長】

それでは、佐藤議員の再質問についてお答えします。

委託契約、それから違約金の関係であります。先ほど知事が御答弁申し上げましたが、1月25日の履行期限に履行届が提出されました。そこで、担当の方としましては、一応形式的には委託条件を具備しているものが出されたというふうに認識して受理を行いました。ところが、その後検収してみましたところ、支柱の計算書等必要な添付書類がないために、そのための補正、補修を指示して、その結果、3月中旬ごろに修正されたものが出てきたと。それを検収した結果、4月23日に委託料を支払ったという流れであります。

それで、いわゆる違約金を徴収しなかったということにつきましては、厳密に言いますと、完成品が出たのが3月中旬ということになりますので、履行遅滞ということになりまして、違約金を取るということができるといって該当するのですが、それは基本的な部分については提出があり、一部不備な点があったので、補正を行わせたという考え方のもとで、違約金を徴収しなかったようであります。

以上でございます。

【佐藤浩雄議員】

御答弁いただきましたが、設計図の履行確認、理解できません。安全確認通知をする、計画通知をする 10 月 20 日には最初のものを出さなければならないのでしょうか。それがまずない。しかも、1 月 25 日に提出したのが 2 段階施工でもなければ何にもない、白紙と同じ状態。私から言わせればですよ。県民から言わせれば白紙と同じですよ、そんなの。それを出されていて、しまいには 4 月の何日で、理由はわからないけれども、違約金はそれで納めなくてもいいのだそうです。そんな契約は初めて聞きました。理解できません。だから、そういうずさんなやり方をしたから事故が起きているのではないですか。そこをもう一度はっきりしてください。

それと、人的組織的体制ですけれども、本当に県の優秀な技術者は、世界の物笑いになるような無残な事故を引き起こして、ふんまんやる方ないと思うのです。お気の毒だとは言いようがない。本当に朱鷺メッセの技術者も全力を挙げたと私は思うのです。しかし、本体が最盛期を迎えている、そして技術者が少ない、次々と追われる、設計と施工が同時進行している、めっちゃめっちゃな、戦場みたいな状況だったのではないですか。だから、1,400 時間を超えるような残業をしなければならないような事態だったのではないですか。そういうせつかく能力ある技術者すらも本当に力を発揮できないような体制をつくってしまったところに最大の問題が一つあるのではないですか。そういうふうに考えますと、人的組織的体制をどうつくるかというのは非常に重要なことでありまして、そういうプロセスを解明しなければだめだと思うのです。

また、もし本当に安全チェックする技術を持っていない県職員がそこにいたとするならば、指摘されたとおり、そのこともまた極めて重大な問題でありまして、そのためには当然大学や国の施設や研究所へ行って再教育をしなければならぬ重大な問題になっていくのではないですか。そういうことを考えますと、事故背景、事故が起こったプロセスに複雑な関係がたくさんあるわけですから、そういうものを全部解明するために第三者機関による調査委員会をつくられることは、私は事故を再び起こさないという意味では本当に必要なことだというふうに思うのです。ぜひお願いします。

もう一つは瑕疵担保のことですが、明らかにこの場合は誤った設計図を渡した側に問題があるのではないですか。したがって、そこを追及されたら、簡単に言えば知事は県民起点という考え方でしょう。何か県民無視の考え方みたいです。業者だって県民なのです。誤った設計図を渡されて、それに基づいてつくったのでしょうか。そこに何で瑕疵担保を追及されなければならないの。何ぼ訴訟技術上、弁護士がやれ、やれと言ったところで、踏みとどまって冷静に考えるべきです、そこは。まして、その瑕疵担保責任に応じたら、指名停止だとか、そういう行政処分がないなんていうことは私はあり得ないと思います。そんなだったら瑕疵担保責任の制度そのものがおかしい。そういう意味からしても、二重、三重に私は解釈がおかしいと思いますので、もう一度御答弁をお願いします。

【平山征夫知事】

3 点再々質問をいただきましたけれども、1 点目は局長の方から答えます。

2 点目の安全チェックが十分であったか、技術者の配置が十分であったか、この点につきましては、先ほど申し上げましたように、この設計あるいはこの内容が当初思っていたよりもはるかに難しい状態になっていたと、あるいはものになっていたと、変わっていたということについての認識が足りなかったとすれば、その点においてスタッフの配置が十分であったかどうかについては大いにチェックし、反省しなければいけない点だというふうに先ほど申し上げたつもりでございます。そのことにおいては、他の部分においても同様のことが指摘されていますので、我々の方も県の責任として、その情報連絡がきちんとなくて、建築関係から見て、土木工学的な橋ではなくて、建築的な橋として、非常に特異な橋になって難しかったことと、スタッフの配置が十分であったかどうかはポイントであるというふうに申したつもりであります。

瑕疵担保の問題は、再々お尋ねでありますけれども、これから争うといいでしょうか、法的にやる部分でありますので、余り中身についてどうであるからこういうふうに解釈したというのは、この場

で申し上げるのは必ずしも適当ではないと思いますので、そのところは先ほど申し上げたように、法的に瑕疵担保責任を問えるという弁護士さんの解釈でありますから、問えるということを前提に我々としては争っていくと。その過程において、法的に相手側との交渉の中で、いろんな意味でどう考えるかということはあると思いますけれども、当面はそういうつもりで、瑕疵担保責任を問えるという考えであります。

なお、先ほど申し上げたように、設計者と施工業者との間で、瑕疵担保責任を施工者に要求するという形になりますから、その先についてさらにどうするかという問題は、施工者と設計者の間にあるのは当然だと思っておりますけれども、そのところは責任の度合いとしてどうされるかということは、我々としては直接的にはかかわらないわけでありまして、瑕疵担保責任としては、そういう思いで今交渉を鋭意始めているところであります。

なお、恐らく議員の言いたいのは、そういう意味で施工業者に瑕疵担保を問うのではなくて、設計業者に責任を負わせるべきということなのだろうと思いますけれども、そのことがこの入江とアトリウム橋についてできるかどうかは、当然のことながら同時にチェックすべきことだと思っておりますけれども、現時点においての我々の解釈は今申し上げたとおりでございます。

【武藤克己港湾空港局長】

それでは、佐藤議員の再々質問にお答えします。

いわゆる違約金の徴収をなぜ行わなかったかという点が主眼だと思っておりますが、先ほどの繰り返しになるところもありますが、1月25日ですか、その提出期限に一応形式的に具備していると思われるような書類の提出があったと。ただ、検収してみたところ、不備があったので、補正を指示したと。それで、先ほども申し上げましたが、履行遅滞に当たりますので、具備していないということ、それについて違約金を取るかどうかについては、その瑕疵がいわゆる軽微なもの場合には通常違約金を取らない、そして基本的な部分にかかわるものであれば違約金を徴収するというような取り扱いをしておいたのであります。その時点では、先ほど申しましたが、基本的な部分については了であると、今回の補正は軽微なものであるというような判断が当時あったものというふうに思われます。

以上であります。