

【佐藤浩雄議員】

質問の前に、先ほどイラクでテロの攻撃でとうとい犠牲となられました奥克彦、井上正盛の2人の外交官と運転手さんに心よりの哀悼の意を表します。

悲しみに暮れる御家族の姿を見るたびに、私が住んでいる新発田には多くの自衛隊員、そして家族の方がおられるだけに、他人事ではられません。今回のテロ事件は、フセイン政権の大量破壊兵器を理由にした国連決議なしの国際法違反の米英の戦争を小泉内閣が支持したときから予測されていました。

現在、非戦闘地域が見出せない中で、自衛隊をイラクに派遣することは、復興支援、人道支援を目的とするイラク特措法の概念を超えるばかりか、憲法にも抵触しかねない重大な問題とする知事の認識を基本的には支持するものであります。

したがって、知事は、県民の命と財産を守る責務から、他の自治体と一緒に政府へ自衛隊をイラクに派遣しないよう要求し、働きかける行動をしていただきますよう強く強く要請いたします。

それでは、本論に入ります。

私は、去る9月定例会で朱鷺メッセ連絡通路落下事故について質問いたしました。そのとき、情報公開や幾つかの技術的な問題も含めて質疑しましたが、知事からは最後まで正面からとらえた明確な答弁がなく、ほとんど逃げとはぐらかしの答弁でした。特に情報公開については、事故が既に起きてしまっており、情報公開することで事故原因が変化するおそれがないにもかかわらず、斜材ロッドがすべて入っている最初の設計図の構造計算書の存否と公開、その後のたび重なる設計変更と、それに伴う構造計算書の存否も含めて、今日まで依然として公開していないことは許せる態度ではございません。

今回の最大の被害者は県民であることを忘れてはなりません。県は、発注者でありながら、建築確認を行う許可権限者であり、形式的責任者の新潟市に計画通知する立場であります。しかも、竣工検査を実施している本人であり、責任ある技能を持った職員がチェックしたと答弁しているのですから、重大な責任から逃れようもないのであります。

朱鷺メッセ連絡デッキ落下事故調査委員会の事故調査も進み、第8回の委員長の記者会見要旨では、「ロッドと床板の定着部が破壊され、デッキは落ちた。我々の見解は、断面や鋼材の壊れ方、斜材ロッドの定着部の実験結果を総合的に判断し、解析により一番あり得るメカニズムは定着部から壊れたということだ。実験結果を見ると、設計の想定より弱かった。解析すると、実際に大きな力がかかっている。設計ミスということになる。事故調の役割は、事故の崩落メカニズムを明らかにすることで、その結果に対し、どこがどういう責任を負うかは県に任せる」と言っており、事故原因究明の最終段階まで来ており、また施工業者の定着部の破壊試験の結果もホームページで公表され、また構造設計集団(SDG)などの設計関係者からの事故の解析と見解も公表された段階ですから、私たち素人の県民でもある程度理解できますので、知事に再度お伺いいたします。

まず第1に、県はホームページなどで情報公開するとしていますが、しかし実際公開された資料は、構造の概要書3枚、設計図10枚、落橋状況図2枚、施工業者が県に提出した施工計画書すべてが364枚、ほかの工区の施工計画書として207枚です。設計図書をホームページで公表するとしていますが、構造に関するものは何もありません。このことは情報公開として適切と言えるでしょうか。特に設計図、構造計算書のすべてを公開すべきと思いますが、知事として基本的な考え方をお聞かせ願います。

第2に、施工業者と契約したのは2000年11月13日です。このときの設計図は、斜材ロッドがすべて入っていて、定着部は三角形で、鉄筋は入っていない設計図だったそうですが、このとき構造計算書の貸与を施工業者は申し出たが、ないということで、施工業者は見せられなかったとホームページで公表しています。そもそも最初の構造計算書は存在していたのでしょうか。あるとしたら、なぜ今日まで公表されないのでしょうか、その理由も知事にお伺いします。

また、契約後2週間で最初の設計変更がされたそうですが、そのときも設計変更に伴う構造計算書も渡されなかったと公表しています。その結果、設計変更に伴う検討がどのように行われたかわからないと言っています。しかも、第5回の事故調査検討委員会の記者会見では、9月定例会での私の質問に対する答弁なども入れて、情報不開示のかたくなな態度を改め、「一定のものは隠さず出していくことにした。写真とか構造物の基本的情報は出していく」と言っておきながら、「自分たちで独自に調査するので、資料を提出願いたいというものについてはお断りする。私どもが調査して、出してよいものを判断し、公開していくことである」と言い、事故の核心に迫る肝心の構造計算書などは出せないと言っています。

しかし、事故調査検討委員会は、「当初のモデルで斜材ロッドの位置が違うまま計算したものがあり、それを修正して計算し直したものがあつた。それらが時期的に短い時間の中で提出されたようで、多少

混乱があったようだ」と答弁しています。このように、誤りがあったとまで答弁しているのですから、すべての設計図や建設資料を初め、設計変更に伴う構造計算書など、すべての構造計算書を公表すべきですが、なぜ公表しないのか、その理由も知事にお伺いします。

また、施工業者のホームページを見ますと、第1回目のジャッキダウンが3月4日から開始をし、5日であわみが120ミリを超え、クラックが発生したので中止をした。その後、仮支柱を残し、H形鋼四方補強枠を入れた形で2回目のジャッキダウンを完了し、構造計算書は4月13日に施工業者に渡されたと言われています。その後、19日に竣工検査を合格しています。その2年後の平成15年3月に朱鷺メッセ側が完成したとき、既に竣工していた崩落部分に新たに仮支柱が3本も立てられ、H形鋼四方補強枠が外され、斜材ロッドに緊張力が導入され、斜材ロッドをL形鋼で囲み、樹脂を注入し、最後は仮支柱4本を撤去し、立体駐車場部分に屋根が設置をされる大幅な設計変更がされていますが、このときの構造計算書も公表されていません。一たん竣工検査を受け、合格して、完成して引き渡したはずなのに、新しく工事を施工するということは、設計が不備だと言わざるを得ないのではないのでしょうか。

今回の崩落事故の核心に迫るため、設計変更に伴うものも含めて、すべての設計図書の公開をして情報を提供すべきではないのでしょうか。誤った構造計算書もあり、混乱したと委員長がみずから記者会見で述べているのですから、なぜ県民に隠さなければならないのか理解ができません。知事のお考えをお聞かせください。

第3に、定着部は最初に設計変更した部位ですが、構造計算書には記載されていなかったことが判明しています。しかし、一部のマスコミの情報では、SDGが別なものと答えているなどということが流されています。定着部は、事故の真相究明の核心部分ですから、構造計算書がいつからあったのか、設計変更時点で構造計算したのかしなかったのか、いつもらったのか、あるいは崩落事故後つくったものではないのかなど、県民から多くの疑問が寄せられています。あるかないのか、いつ計算したのかなど、真実を明らかにすべきですが、明快な御答弁を求めます。

第4に、平成13年の竣工直前にもらった2001年3月30日付の構造計算書は、数力所にわたって疑問があると言われています。私たち無所属の会が事故調査に行き、最も異常だと思った定着部の破壊ですが、定着部の構造計算がされていなかったと公表されていますが、事実でしょうか。しかも、施工業者が契約時にももらった最初の設計図には、定着部の断面形状は三角形で、鉄筋が入っていません。その後の設計変更で台形に変わり、鉄筋7本を入れることになった。工事が進み、既に第1期工事が完了し、竣工検査を受ける直前の段階でいただいた構造計算書に定着部の構造計算がされていなかったと言っておりますが、もし事実だとするならば、余りにもずさんな設計と言わざるを得ません。このことに対しての御所見をお伺いします。

第5に、設計図ではすべての上弦材は63.5平方センチメートルの部材でつくることになっており、事実63.5平方センチメートルでつくられています。しかし、渡された構造計算書では、30本中10本もの上弦材の断面積が95.4平方センチメートルという太い部材で計算され、安全と公表されています。このことは、平成14年の連絡橋全部が繋がったとき、構造計算したら63.5平方センチメートルではもたないと判断され、95.4平方センチメートルで計算せざるを得なかったのではないかと、すなわちごまかしたのではないかと私は推測します。

しかし、実際取りかえなかったのは、もちろんこの計算をしたときは既に第1回目のジャッキダウンをしており、連絡橋は完成していたのですから、上弦材を太いものに取りかえたとしたら、大変なことになることはだれでも容易に推測できます。そうしたことから、フル荷重時でも安全の範囲であろう、何とか破断することはないであろうという甘い判断から、上弦材の鉄骨を強化したもので計算のみをしたのではないかと考えられます。ごまかしの計算書をつくったのではないのでしょうか、事実はどうだったのでしょうか、御答弁をお願いします。

第6に、資料公開したものによりますと、今回崩落したスパン(48メートル)より短い福田組工区スパン(36メートル)で、PC床板をつないでいるPC鋼線が4本なのに、1本追加して5本になって計画、実行されています。県も承諾し、実行されたと思いますが、短いスパンにもかかわらず5本にした理由は何であるかお聞かせください。

構造計算書が公表されていないので確認できませんが、当然構造計算して5本になったのだと思います。しかし、同じ条件で長いスパンより短いスパンに本数を多く入れるということはおかしいと思いませんか。このことをどのようにお考えかお聞かせ願います。

第7に、4月13日に渡された計算書には、斜材ロッドにかかる連絡橋完成時のフル荷重は127.5トンと計算され、自重だけでは82.2トンと計算されているにもかかわらず、定着部がこの荷重に耐えられるのか計算されていなかったと公表されています。定着部は、このたびの崩落部分だけにあるのではなく、連絡橋全体にあるのですから、残っている連絡橋すべての安全性や信頼性を根本から覆す重大な

問題だと私は判断します。したがって、現在残っている連絡橋を全面的に仮支柱、または支保工を立てて連絡橋を支え、強化して使っていますが、このまま永久的に仮支柱で補強することは、地震やPC床板などの崩落なども考えられることから、これでは現在使っている連絡橋も安心できないし、使用できないと判断すべきではないでしょうか。したがって、直ちに全面的な建てかえが必要と判断すべきではないでしょうか、知事の御所見をお伺いいたします。

第8に、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、安全と判断していたと公表されています。PC床板は、橋全体に配置されているものであり、この事実も連絡橋全体の安全性や信頼性を根本的に覆す情報です。事実はどうだったのでしょうか。

また、事実なら、残っている橋全体が人を通せる安全な代物ではないと言えるのではないのでしょうか、知事の明快な御答弁をお願いします。

また、平成12年3月30日の構造計算書には、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、全連絡橋の完成時の構造計算書では、斜材ロッドには127.5トンの荷重がかかる計算となっています。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、判定では危険と判断すべきところを安全と判断されておりましたと公表されています。したがって、この連絡橋の斜材ロッドは所定の60ミリのものが全部入っておりますから、フル荷重には耐えられないことになっています。このことも橋全体の安全性や信頼性を根本から覆す重大な情報です。現状では安心して通行させられない代物ではないのでしょうか。知事はどのようにお考えか、御所見を重ねてお伺いいたします。

第9に、施工業者のホームページを見ますと、構造計算書に計算が記載されていない定着部が先行破断した結果、全体系の破断に至った可能性が考えられる。そこで、この定着部に着目し、タイロッド引っ張り力がかかることにより、定着部の耐力を確認することとした。試験は、標準図に記載されたコンクリート強度35ニュートンパーミリと構造計算書に記載されたコンクリート強度54ニュートンパーミリの2種類の強度を想定して、実際強度49.2ニュートンパーミリの呼び強度40Nと実際強度66.1ニュートンパーミリの呼び強度60Nの2種類で実施をした。また、計画途中でPC床板の製造会社から定着部のU字筋が1～2本少ない製品があったかもしれないとの情報が入ったため、U字筋の入っていないものを追加して試験をしたと公表されています。

その試験概要、試験体の作製、試験ケース、試験結果が図説入りで詳細に公表されています。この試験結果を見ますと、40NでU字鉄筋入りでは、微細なひび割れが40トンの引っ張り力で発生し、水平引っ張り力で108.1トンで破壊されたこと、すなわち耐久力は108.1トンということです。また、60NでU字鉄筋入りでは、水平引っ張り力で119.6トンで破壊されたこと、すなわち119.6トンの耐久力であり、また現実の連絡橋の斜材ロッドは角度がついておりますので、角度1.46度をつけた試験では100.5トンで破壊されています。また、U字筋なしの60Nの場合では63.9トンの耐久力と報告されています。現実の定着部のコンクリート強度は54ニュートンパーミリですから、実験の66.1ニュートンパーミリの耐久力119.6トンより少ない引っ張り力で破壊されることから、試験結果よりは小さい数値の耐久力となると、そこでも報告されています。

そこで、平成13年4月13日に渡された2001年3月30日付の構造計算書では、フル荷重で127.5トン、自重だけで最大82.2トンの引っ張り力が斜材ロッドにかかる計算がされていますから、斜材ロッドを通じて固定している定着部には同じ荷重がかかることが明確です。実際使われているコンクリート強度54ニュートンパーミリよりも強い66.1ニュートンパーミリの耐久力が119.6トンですから、構造計算書の斜材ロッドにかかる最大負荷の127.5トンに比べればはるかに低く、使用していれば必ず定着部は破壊し、橋の崩落が発生することになります。そのことをこの構造計算書は立証しています。

また、実際使用されている54ニュートンパーミリのコンクリート床板における定着部の強度を上回る強度の66.1ニュートンパーミリの呼び強度60Nを、現実の連絡橋の斜材ロッドは角度がついておりますので、1.46度の角度の試験での耐久力が100.6トンですから、54ニュートンパーミリの耐久力はそれより小さいはずですし、そこに丸山証言の80%を掛けますと、耐久力は80トン以下となりますので、自重の最大引っ張り力82.2トンでも、第6回事務調査委員会の記者会見で委員長がホームページで詳細に証言しているように、コンクリートの特性である最大耐久力の80%から85%の荷重を継続してかけているとやがて破壊をするとのコンクリートの常識から、連絡橋上に人が全然おらずとも、自重で崩落が始まるということが立証できます。

また、54ニュートンパーミリの耐久力を実際強度49.2ニュートンパーミリの呼び強度40Nの耐久力108.1トンを上回る約110トンと仮に仮定をしても、第7回事務調査委員会の記者会見での、日刊建設工業新聞で丸山委員長が証言していますが、70%から80%の力がかかっていると破壊されるとの証言が

ら、最小 77 トンで破壊が始まることになりまますから、やはり自重で落下することが証明されます。

第 8 回の事故調査委員会の記者会見でも、「定着部から壊れた。実験結果を見ると、設計の想定より弱かった。解析すると、実際大きな力がかかっている。設計ミスということになる。施工ミスはあると思えない。設計に負うところが大きい。定着部の状況は、設計基準や仕様書にはない。解析も難しい。本当の耐力が幾らあるのか予測できなかったところに問題がある。安全率を見て、普通はかなり過大に見るものだ」と言い切っていますから、事故原因が設計にあることは明確となっております。

以上のことから、この朱鷺メッセ連絡橋は、人が乗れば必ず定着部が破壊され、崩壊する連絡橋であり、人が乗らなくとも、完成後一定の時間で連絡橋自身の自重で定着部が破壊され、崩落する連絡橋であったことが考えられますが、御所見をお伺いします。

第 10 に、施工業者がホームページで公表している定着部の実験については第 7 回事務調査委員会で検討されており、終了後の委員長記者会見でも、「構造計算書で条件が一番厳しい場合に作用する力を見ると、その耐力より多少大きい値となっている」。記者からの質問で、「大きいことは耐えられることか」との質問に、「耐えられない」と答弁しています。また、「いろいろな意見があるが、委員会としては定着部から壊れたと見ている。例えば耐久力が 100 としても、その 8 割か 8 割 5 分の力が持続的に作用すると、ある時間がたつと壊れる。鉄筋コンクリートにはそのような特性がある。時間がたって壊れたということなので、その可能性が一番高い」と委員長が答弁しており、施工業者の実験を「信頼できる実験方法だ」と高く評価しています。

このことをマスコミは、例えば建設業界紙では、「構造計算における最大想定荷重が崩壊する荷重に近かった。設計上の耐力剛性が類似施設に比べ 7 割程度だった。最大荷重時の荷重が耐力よりやや大きい数値であり、耐えられない。雪が多く積もったり、人が大勢歩行していたら、その時点で壊れていたかもしれない」と委員長は答え、また「設計は十分とは言えず、事故調査委が見解」、「落下原因説明核心に、設計荷重不足明らか」と、全紙が設計に問題があることを報じています。

また、10 月 9 日の第 7 回事務調査委員会の報道では、「斜材ロッド外れ発端、事故調査委員会がほぼ断定」、「事故調査委員会が原因特定、ロッド定着部に負荷」、「崩落メカニズムの解明進む、斜材定着部の耐久力不足が原因か」などと大きく報道しており、以上のことから、私が推測したことと委員会の評価は同じであります。

しかし、発注者でもあり、実質的な許可権限者であった県、港湾当局は、しっかりチェックしたと答弁しながら、なぜこのようなことが発見できなかったのか。また、竣工検査は設計変更した設計図などによってチェックし、合格したと答弁していますが、先回の質問でも知事に強く指摘しておきましたが、最初の設計と全く違うグロテスクな形で仮支柱が立てられ、補強棒がはめられ、斜材ロッドがなくなったり、逆さに入っていたにもかかわらず、なぜ竣工検査を合格させたのか、実際チェックしたのか、そのような高度な技術力があつたのかなかつたのか、あらかじめ予断があり、まさか自重で崩落するなどは考えず黙認したのかなど、県及び港湾空港局の甘い判断がなぜ起こったのか、そしてその甘い判断を引き起こした原因を最高責任者の知事はどのように考えておられるのか、お伺いします。

第 11 に、以上のことから、このたびの朱鷺メッセ連絡橋崩落事故は、県民の財産を危うくするばかりか、県民の命をも粗末に扱った、あるいは県民をモルモットに使ったとも言える重大な事件であると断ぜざるを得ません。もし人が通行中なら大惨事でした。想像するだけでもぞっとします。残って現在使用している連絡橋の安全性や信頼性も根本的に崩れたと判断できます。したがって、崩落橋や駐車場への連絡橋には支保工があるから大丈夫だなどと漫然と連絡橋を使用するのではなく、特に道路をまたいだために支保工が少ない連絡橋の通行を直ちに禁止し、使用を禁止すべきではないかと思えます。知事の御所見をお伺いします。

第 12 に、9 月定例会でも、「施設の設置責任者という立場から、落下事故が起きたという事実に対しまして、責任はあると受けとめているところであり、今後事故調の事故原因が究明される中で、設置上の責任などについては検討されることとなる」と答弁しております。県は、何度も言いますが、発注者であり、事実上の建築確認を出した本人であります。数々の設計変更も技術能力のある職員がチェックしていたと答弁し、しかも竣工検査も行い、合格させた主体であります。その県によってチェックされてきた朱鷺メッセ連絡橋が落下し、しかもこのような重大な事件に発展した以上、事件の真実を一日も早く解明し、説明責任を果たすのは当然であります。この事件の最大の被害者は県民です。その県民の税という信託財産を受託している知事の実質責任は極めて重いことから、その責任は免れない。知事はどのように責任をとろうとしているのかお聞かせ願いたい。

以上で終わります。

【平山征夫知事】

それでは、佐藤議員の一般質問にお答えいたします。

一般質問と言うには余りにも技術的で、なかなか難しいのですけれども、できるだけ真摯に答弁したいと思いますが、その前に、先ほど9月定例会での私の答弁に対して、逃げであるとかはぐらかしであるという御批判がございました。そういうつもりは全くございませんでしたし、かつまた、読んでいただければそういう答弁になっていないと思います。余りにも技術的な問題を一方的に質問されて、事故調査委員会の調査のまだ途中であるのに一定の方向で結論を出させようとする、そういうふうにしかりょうのない質問でありましたので、私としてはきちんとした調査が出た後で判断しましょうと申し上げたわけでありまして、そのことをもって逃げとかはぐらかしという表現は当たらないと思います。強く私としては抗議したいと思います。

それから、朱鷺メッセ連絡橋の落下事故の関連資料の公開ということですが、現在、事故調査委員会が事故の原因の究明に鋭意取り組んでいるわけでありまして。調査に支障を来すおそれがある資料については、非公開の取り扱いとしているわけでありまして。

なお、事故調査委員会では、調査も一定程度進んでおりますので、検討が終了し、今後の調査に支障のない資料については、逐次県のホームページや行政情報センターで広く情報提供を行っております。調査結果が出た段階においては、一連の資料を原則一般に公開するというところで考えております。

また、この公開についても、ここまで開示したという例はむしろないと、画期的だという評価もいただいております。建築関係者の方からいただいておりますけれども、この事故の利害関係人と一部の関係者からは、全般には高い評価を受けていますけれども、情報公開が不十分であるという評価といただきますが、御不満も出ておるわけでありまして、やはりそこにおいて今回の御質問との関係もあるのだらうと思います。

調査に当たって、あらかじめ丸山委員長からも言われたのですけれども、阪神・淡路大震災の際の高速道路の転倒においても、いろんな利害があつて、それぞれの立場からいろんな想定なり事故の原因についての分析が出来ますけれども、そういったことはそれぞれの立場が関連しますので、客観的に事故調査委員会が中立の立場できちんとした調査をした結論を信用してくださいというふうには私は言われております。いろんな意見が既に設計者、それから施工者、あるいはいろんな専門家から出ておりますけれども、それぞれ含めて委員会できちんとしたそうしたことの異論に対しても議論できるようにしながら、事故調査委員会の結果が出ることを私としては期待しているわけであり、そのことについても真摯に受けとめたいと思います。

きょうもたくさんの方の分析の結果をいただきました。最終的には施工業者には責任がないという、設計者に責任ありということのようにも受けとめましたけれども、そのことも含めて事故調査委員会の方の結論を待ちたいというふうに思います。

連絡デッキの復旧についてお尋ねがございましたけれども、事故調査委員会の最終的な検討結果を踏まえて、このことについての対応の必要性を判断することになるわけでありまして。安全の確保を第一に、費用とか技術的問題も含めて十分に検討して、極力早期に全体としての安全な連絡橋の通路機能の復旧・確保に原則的には努めてまいります。

それから、連絡デッキの安全性等についてでありますけれども、これも事故の後にどういうふうに対応すべきか、そしてそのポイントは安全かどうかということにあるということで、委員会のメンバーの方々に検討をお願いいたしました。そして、事故調査委員会から使用に問題はないとの見解を受け、施設設置者としてなお一層の安全を期して支保工を設置し、使用の継続をしているものであります。

なお、今後については、事故原因についての調査委員会の最終的な検討結果、そして同委員会の意見を聞いた上で必要な措置を講ずるなど、適切な対応をしております。

また、事故に対する私の責任ということですが、これも繰り返してお答えしているとおり、私としては、事故が発生したという事実、メッセ施設への信頼が低下したこと、そしてあわせて施設を利用される方にも不便をかけている等々ありますので、施設設置者としてまずおわびを申し上げた次第であります。

また、事業の実施に当たって、担当の職員は発注から検査まで所定の手続に従い対応してきたというふうには考えておりますけれども、その過程でこうした問題が発生する原因が県側になかったのかどうか、問題点があったかどうかについては、その責任も含めて、今、徹底した調査を指示しているところでございまして、その検討結果については、調査過程等も含めて公表することにしていく次第であり、自身の責任については、その調査結果によって判断したいというふうには考えております。

以上です。

【武藤克己港湾空港局長】

それでは、技術的な御質問5点について、私の方でまとめてお答えさせていただきます。

朱鷺メッセ連絡デッキの定着部、上弦材及びPC床板の構造設計についてであります。事故調査委員会では、これまでの検討により、斜材ロッド定着部の破壊により連絡デッキの落下に至ったとほぼ特定し、落下プロセス等について最終的な詰めを行っているところと聞いており、その中で落下に至った原因についても特定されると考えております。

議員御指摘の部分が落下の主な要因となったかどうかについても、事故調査委員会の報告書で明らかになるものと考えております。

以上です。

【佐藤浩雄議員】

余りにも質問に1つも答えないであきれています。

まず、事故の最大の被害者は県民です。したがって、県民に情報公開を適切に行わなければ、説明責任はもちろんのこと果たされません。私に、しまいには朱鷺メッセのビル本体は大丈夫なのですかなんていうことを聞く人すら出ているのですよ、現在。そういうことが出ていることは、いかに情報公開が不適切に行われているかということの証左であると思います。

ホームページで出されているのは一般事項と使用材料の許可応力度だけで、2ページだけですよ、そこに書いてあるのは。あとは一切構造計算に係るのは出ていないのです。そういうことで情報公開と言えますか。

そして、丸山委員長の記者会見はホームページに出っていますが、今回まで7回出ているのですが、核心に迫る6回目のところでは、いわゆるコンクリートの耐久力は80~85%というふうに出ているのですが、第6回目はそうですが、次の回の第7回目ですが、今度は70~80%というふうに言っているのです。それは、建設業界紙で一問一答のところに見たらずっと出ています。しかし、肝心の県のホームページにはそれは無いのです。

そういう意図的な、私はこれを見たら意図的だと思います。そういうやり方では、明らかに情報公開になっていない。ここがまさに核心部分だと言っておきながら、変更も出ているわけです。そういうことでは、ある意味では県民を情報操作しているのではないかなとさえ思いますよ、そんな悪い意味ではなくて。

そういう意味で、今回の情報公開のあり方は、特に今回の事故の場合は、情報公開のいわゆるおそれ規定に規定されるようなものではないのです。それは、どう解釈するかはいろんなことがあるでしょう。しかし、公開すれば、そのことによって何かになるというおそれはないのです。そういう情報公開の原則からすれば、基本的に全部出すべきではないのですか。私は、知事の先ほど言った解釈はちょっと理解できない。そういう意味で、もう一度再答お願いします。

それから、構造計算書の数々の疑問と安全性ですが、上弦材が太いものに計算されていたとか、あるいは斜材ロッドが最大荷重に耐え切れないのがちゃんとその、県のホームページの比較ですよ、こんなのは。それから、いわゆる119.6トンの耐久力では127.5トンの最大荷重に耐えられないこととか、そんなことはみんな丸山証言から出ているわけです、ホームページから。それから、もし実際使われている54ニュートンの最大耐久力を、私は100トンとしましたが、最高115トンまで持っていったって、実際は80トンでしかありませんから、やっぱり自然落下しますよ、82.2トンで。これは皆さん方が出していることなのです。そういうことからすれば、必ず落下するのですから。一定の時間がたてば自然落下する、そういうことを丸山委員長ははっきり記者会見で言っていますから。

ここに写真を持ってきましたけれども、見てください。全部のスパンに支保工を入れて、異常ですよ、こんなことをして。そういうことまでやって支えているのではないのですか。まして、入り江側の1本だか2本しかないこのような格好で安全なのかどうなのかということの本格的に調べなければならな

いでしょう。もし言うのであれば、ちゃんと科学的に計算をして私たちが納得させてください、それほど言うのなら。何も答えていないでしょう。我々を科学的に納得させれば私は文句を言いません。何もそういうことを説明もしないで、公表もしないでやれますか。したがって、もう一度その点をお伺いします。

それから、県の発注、完成品のチェック、建築確認、設計変更チェック、竣工検査の内容ですが、そのチェックが幾つか出ているのに、ほとんど残念ながら見落としてきたという結果がある。そういうことからすれば、どこに原因があったのかということを知っているのです。そのことには答えていないわけです。私は今ここに持ってきましてけれども、図書館へ行って万代島開発部所の名簿をずっと最初から調べてきています。そこには残念ながら、平成5年は3～4名ですか、から始まって、まともな建築の技術者は1人ぐらいしかいないのではないですか、実際。そういう体制とか、何か問題があるのであれば、そういう建築確認をやってきた体制に問題があるのかないかを、検討した結果を教えてください。

それから、最後の最高責任者としての受託責任もしっかりもう一度述べていただきたいと思います。以上です。

【平山征夫知事】

再質問にお答えしたいと思います。

情報公開について、先ほど来私の申し上げたのが全く不本意であるということでもありますから、具体的にどの資料についてどういうふうに要求があるか、我々の方から言えば、事後的に差し支えない段階で原則すべて公開しますと言っているわけですから、それまで待てないのか待てるのか。そして、今欲しいのであれば、情報公開請求を出していただいて、情報公開の審査にかけたいというふうに思います。原則的には、我々はすべて公開していくということを申し上げております。

なお、事故調査との関係で支障を来すおそれがある資料についてということで、委員会の方との調整において判断を、第一義的には委員会が判断して、県の方が最終的に判断しているようでありますので、そのことについてもできるだけ、支障があるという場合でも、支障がなくなった時点で直ちに、できるだけ速やかに公開するよというを私としては指示をしているところであります。行政情報センター等でもやっているわけですので、もしこういうものが本当に必要であるということであれば、情報公開請求を出していただきたいというふうに思います。原則的には、今申し上げたように一般公開をするということで対応したいというふうに申し上げている次第であります。

それから、きょう出されましたたくさんのそれぞれの問題について、この場で私の方からなり局長の方から一つ一つについて答えがないということに対して、極めて強い不満が出ているようでありますけれども、もしそうであるならば、この問題について事故調査委員会の方で答えられるものについては、まとめて答えさせていただく方が正しいと思いますので、そしてなおかつ事故調査委員会において、こういう疑問とか指摘があるということ的前提に調査については進めていただくよう、私としては指示をしたいというふうに思います。

本会議においてここまで技術的な問題について知事なり局長に答弁を求めるということが果たして適切かどうかについては、私としては必ずしもそのレベルで答えるには、先般の9月定例会のときにも申し上げたのですけれども、調査の途中において、先行して細かい具体的なその原因についての議論をすることはふさわしくないのではないですかというふうに申し上げたわけでありまして。そのことについては、現時点においても、きょういただいた相当たくさんの質問については、私としては同様に思っている次第であります。

責任については、先ほど申し上げました。

それから、連絡橋については、事故調査委員会の方に十分そのときに検討いただいて、問題ないということで、支保工については念のためということで、使用の継続をしているところでございます。

責任についての先ほどの答弁が不満のようでありますけれども、事故調査委員会の検討の結果を受けて、きちんとした責任の果たし方については考えたいと思います。

以上であります。

【佐藤浩雄議員】

私はいきなり質問したわけではございません。それこそ微に入り細にわたり全部お話をして、技術的な問題だから、なおさらのこと時間をとって詳細に、それこそ答弁者が困らないようにやったはずです。時間もとったはずです。そんなことを言われる筋合いは何もない。

まして、これだけ多くの具体的に皆さん方が公表しているホームページ上でも矛盾が幾つもあるわけです。そういうことを指摘しているのに、そのことに答えないというのはわからない。例えば知事、斜材ロッドを皆さんがホームページに、あなたが出しているホームページにちゃんと矛盾があるのです。127トンの荷重なのに、実際は103.66トンしか引っ張り力に耐え切れないと出ているのです、その2ページ目のところに。それに答えないのですか、自分で出しておいて。答えていないでしょう。そういうやり方ではまさに不誠実です。そういうことを言うのです。

だから、開き直って情報公開手続をやれなんていう、そんな答弁はないでしょう。説明責任は、私に対する問題もあるけれども、そうではない。県民みんなに対する説明責任をどう果たすかというのは、情報公開はそのためにあるわけでしょう。したがって、ホームページやいろんなところで知事がお答えすることが、今議場で答えることが県民に対する説明責任なのです。答えないで何を言っているのですか。そういうことでは困る。今まさにここで答えてほしいのです。そういうことを望みます。

それで、知事、最大の被害者は県民なのです。現在残っている連絡橋は危険で、安全でないのではないですか、このぐらい幾つも、10も20も。斜材ロッドの関係だって、これだって危険ではありませんか。そういうことを今も安全だと言うのなら、科学的根拠を示してください、知事。何も説明してないではないですか。どこかの首相に似ていますよ、あなたは。そういうことをちゃんと科学的に説明をして、私たちが安心できるというのであれば、私は安心します。そういうことをしないでやっていたら、私は実際納得できない。今の知事の答弁は、私は納得できない。したがって、もう一度答弁をお願いします。

【平山征夫知事】

再々質問にお答えします。

情報公開責任を果たしていないということについて御指摘がありましたけれども、先ほど申し上げましたように、私どもとしては調査に支障を来さないようにしながら、その役割が終わったものから順次公開し、一般的には全面的に公開しようと言っているわけです。そのことについては一般的に、先ほど言いましたように、建築関係者からもここまで公開していることについては評価するというふうに一定の評価をいただいています。そのことにおいて、一般的に県民に求められている情報公開については、私は責任を十分果たしているというふうに理解しておりますし、そうだと思って答えているわけです。御自分の中で、そのことにおいて足りないとか、あるいは待っていると、一定の構造分析において資料が足りないから欲しいというのであれば、請求してくださいと申し上げたわけです。おかしいでしょうか。そういうことです。当然の論理だと私は思っております。

県民が被害者、それは当然です。佐藤議員だけが理解しているのではなくて、私も同様の理解をしています、そのことは。

それと、先ほど来出ている問題は、既にこれまでの分析の中で議論になっている部分が幾つも含まれています、御指摘になったところは。それは承知しています。数字も出ています。委員長からも途中経過の報告の中で、いろいろな分析の過程において、こういう数字が途中でこうあったのがこうなるとか、だから問題は荷重がどうだと。しかしながら、最終的な結論が出るところにおいて、本来の結論としての価値を持つわけでして、調査の途中における御質問でございましたし、技術的な問題でした。御指摘のようにあらかじめいただいたことも事実です。しかしながら、今ここで、この質問に一つ一つ答えていくことが最終的な結論が出ていない段階において適当であるかどうかについて判断したいところであります。その点についての御理解を賜りたいというふうに思います。

【武藤克己港湾空港局長】

指さされましたので、お答えします。

先ほど、あらかじめ質問を提出したとおっしゃいました。確かにいただきました。そこで、私の方では、これは本会議で質問すべき事項ではないと、ですからまともなお答えはできないということで、財政調整員を通してお話ししたはずでございます。(発言する者あり)したがって、どうして1カ月待てないのか。今、事故調査委員会で調査しているのです。先ほど議員も……(「質問権を制限する気かね」と呼ぶ者あり)そうではなくて、議員も先ほどお話しになりましたように、先ほど質問の中でおっしゃいましたように、さきの定例会で私が情報公開の質問をしたら、その結果情報公開が進んだと。それだけ議員はお力のある方であります。したがって、今、公正な第三者機関である事故調査委員会が調査を進めております。その結果が出る前に、どうしてこの時期にあえて質問なさらなければならないのか。調査結果が出た後、疑問点があれば質問いただければいいということを申し上げておきます。