

鳥羽港改修工事に係る調査報告書

平成24年8月31日

鳥羽港改修工事に係る調査チーム

目 次

第1章	鳥羽港改修工事に係る調査について	1
1	調査目的	
2	調査期間	
3	鳥羽港改修工事の概要	
4	調査に至った経緯	
第2章	工事関係の調査結果について	5
1	調査目的	
2	調査方法	
3	調査結果	
第3章	文書の書換え等の調査結果について	19
1	調査目的	
2	調査方法	
3	調査結果	
	(別表) 書換え等の状況	
第4章	まとめ	43
1	共通する背景・要因	
2	不適正な工事手続きの背景・要因	
3	公文書の書換え等の背景・要因	
参考資料		47
1	鳥羽港改修工事に係る調査の実施体制	
2	調査チーム会合及び外部有識者会議の開催状況	

第1章 鳥羽港改修工事に係る調査について

1 調査目的

三重県情報公開条例に基づき開示請求のあった鳥羽港改修工事に関する公文書について書換え等を行い開示した事案に関して、書換え等の内容や書換え等が行われた理由、原因等を明らかにするとともに、当該工事の手続き等に不適切な点はなかったかを明らかにするため調査を行った。

2 調査期間

平成24年7月10日～8月30日

(参考)

「三重県県土整備部公共工事適切執行調査委員会」による調査
平成24年6月28日～7月6日（7月9日中間報告）

3 鳥羽港改修工事の概要（資料1）

県では、平成4年度に策定した「鳥羽マリンタウン21推進計画」に基づき、鳥羽駅前に位置する佐田浜地区において、まちづくりと一体化した親水空間の整備を進めており、今回の調査対象工事は浮棧橋を配置した小型船舶だまりの静穏を確保するための防波堤を築造する工事である。

【調査対象工事】

(1) 平成20年度 国補港湾改修地方第7281-分0015号

鳥羽港国補港湾改修（地方）工事（防波堤（東）本体製作工）

①請負者 日立造船株式会社中部支社（愛知県名古屋市）

②変更請負金額 198,144,450円

③工期（当初） 平成21年9月14日～平成22年3月30日

④工期（変更） 平成21年9月14日～平成22年5月6日

⑤工事概要 ハイブリッドケーソン（※1）（L=20m、W=9.6m、H=10.4m）を大阪府堺泉北港の製作ヤードで製作し、大型起重機船を用いて進水した後、鳥羽港へ曳航し、仮置きする。

※1 ハイブリッドケーソン：防波堤などの水中構造物として使用される大型の箱のことをケーソンと呼び、鋼板と鉄筋コンクリートで構成されるケーソンをハイブリッドケーソンという。

- (2) 平成20年度 国補港湾改修地方第7281一分0019号
鳥羽港国補港湾改修(地方)工事(防波堤(東)基礎・本体据付工)
- ①請負者 宮崎建設工業株式会社(三重県鳥羽市)
 - ②変更請負金額 35,463,750円
 - ③工期(当初) 平成21年12月28日～平成22年3月30日
 - ④工期(変更) 平成21年12月28日～平成22年5月31日
 - ⑤工事概要 基礎捨石(30～200kg/個)により厚さ
0.5mの基礎を築造し、鳥羽港内に仮置きされた
ハイブリッドケーソンの据え付け等を行う。

4 調査に至った経緯

(1) 公文書開示請求

平成24年1月6日及び1月30日に鳥羽港改修工事に関する公文書の開示請求が県土整備部港湾・海岸室(現在の港湾・海岸課)になされた。

開示請求の件数は1月6日の請求にかかるものが14件、1月30日の請求にかかるものが5件の計19件であり、この内、平成20年度に作成された文書が7件、平成21年度に作成された文書が12件となっている。

(2) 公文書開示決定

港湾・海岸室は平成24年1月6日の開示請求にかかる公文書については、1月20日付けで部分開示の決定を行い、平成24年1月30日の開示請求にかかる公文書については、2月8日付けで部分開示の決定を行い、公文書の写しをそれぞれ情報公開室(現在の情報公開課)において交付した。なお、部分開示とした理由は、公文書に含まれる法人情報を非開示としたためである。(三重県情報公開条例第7条第3号に該当)

その後、開示された平成21年7月16日付けの公文書(志摩建設事務所との打合わせ記録)と平成22年2月12日付けの公文書(中部地方整備局との打合わせ記録)について、書換え等の疑いがあることが平成24年6月28日に報道され、県土整備部において、その事実関係を調査することとなった。

(3) 県土整備部による調査

県土整備部では、平成18年度に設置した「三重県県土整備部公共工事適切執行調査委員会（委員長：県土整備部長）」において、平成24年6月28日～7月6日にかけて、書換え等の疑いがあると報道のあった2件の公文書を対象に、書換え等の有無や内容について、関係職員への聴取り等の調査を行った。

その結果、対象とした2件の公文書について、開示請求後にグループ員3名が内容を確認し、不適切な表現や誤解を招く表現があると考え、書換え等を室長に提案し、室長の了承を得て、書換え等を行った事実が判明した。また、関係職員への聴取りから、開示請求のあった19件の公文書に関して、この調査で対象とした2件以外の公文書にも書換え等が行われたことや、書換え等を行う前の公文書については1件を除いて破棄したことが判明した。

なお、この調査で判明した公文書の書換え等が行われた件数は12件（調査対象とした2件を含む）である。

(4) 「鳥羽港改修工事に係る調査チーム」による調査

県土整備部による調査は、調査期間が限られていたことや、書換え等を行う前の公文書が1件を除き既に破棄されていたため、関係職員の記憶に基づく証言によるところが大きく、書換え等の具体的な内容についてすべてを明らかにできなかった。また、この調査で対象とした2件の公文書以外については、詳細な調査をすることができなかった。

このため、両副知事をトップとする「鳥羽港改修工事に係る調査チーム」を設置し、その中に「文書調査グループ」と「工事関係調査グループ」を設け、部を越えた全庁的な調査体制のもとで、全容の解明に向けて取り組むこととなった。

(5) 外部有識者会議の設置

全庁的な調査体制の構築とともに、調査チームの行う調査がより客観的かつ公正なものとなることを目的に、法律分野、文書・情報公開分野、海洋工学分野の有識者3名で構成する「鳥羽港改修工事に係る調査 外部有識者会議」（P47参考資料）を7月19日に設置し、第三者の立場からの評価や意見をいただくことになった。

第2章 工事関係の調査結果について

1 調査目的

公文書の書換え等が行われた原因や背景を明らかにし、今回の事案の全容を解明するためには、書換え等が行われた内容が鳥羽港改修工事の「入札手続き」「工期設定」「工事進捗状況」「事故繰越手続き」に関することに集約されることから、その事実関係を明らかにする必要があると考え、調査を行った。

2 調査方法

(1) 工事の書類調査

対象工事が事故繰越を前提とした発注ではなかったのかなど、当該工事を巡る疑義について事実関係を確認するため、積算基準、工事関係図書、工事関係の打合せ簿、工事写真などの関連資料の書類調査を行った。

【内 容】

① 事故繰越に関する事実確認等を行うため、対象工事2件の工事関係図書及び関連書類等の確認と検証を行った。

(1.5ファイルメーター)(※1)

② 鳥羽港改修工事の全体像を明らかにするため、平成14年度～21年度までの鳥羽港改修工事に関する工事関係図書(保存期間内のもの6件)及び関連書類等の確認と検証を行った。

(4.0ファイルメーター)

(2) 関係者からの聴取り調査

対象工事が実施された平成21年度に港湾・海岸室及び志摩建設事務所等に在職していた関係職員16名のほか、受注業者2社の4名から聴取りを実施した。なお、関係職員16名には退職職員3名を含んでいる。

【聴取り実施期間】

平成24年8月2日(木)～21日(火)

※1 ファイルメーター：書類やファイルを積み上げ、厚みを計測した量をメートル単位で表したもの(1ファイルメーター=1メートル)。

【聴取り体制】

県土整備部次長（流域整備担当）、県土整備総務課長、公共事業運営課長、入札管理課長、建設業課長をメンバーとし、うち県土整備総務課長、公共事業運営課長はすべてに立会い、少なくとも3名以上の体制で聴取りを実施。

【聴取りの内容】

- ◇ 入札手続き
- ◇ 工期設定
- ◇ 工事進捗状況
- ◇ 事故繰越手続き

3 調査結果

(1) 入札手続き

工事の書類調査を進めたところ、

- ① 入札参加者がなく不調となった第1回の入札後、入札参加条件を満たしていた業者から入札に参加しなかった理由等についてヒアリングを行っていること
- ② 第1回と第2回の公告では入札参加条件が異なっていること
- ③ 第2回の公告では入札参加業者が1社であること
- ④ 落札率が99%を超えていること
- ⑤ 第1回と第2回の公告における積算内容を調査したところ、ハイブリッドケーソンの製作ヤードを、落札業者である日立造船株式会社中部支社（以下、「日立造船」という。）のヤード（堺泉北港）に変更していること

が明らかになったため、次の3点について調査を行った。

【調査事項】

- ① 第2回の公告において、入札参加が日立造船1社のみの前提になっていなかったか。
- ② 日立造船にとって有利な落札となったのではないか。
- ③ 製作ヤードを（引本港から堺泉北港に）変更したのは、日立造船が落札しやすい環境をつくるためではないか。

【調査結果】

- ① 県が、第1回の入札不調後に実施した業者へのヒアリングは入札参加資格を満たしていた7社を対象としている。その目的は入札参加条件であるハイブリッドケーソンの施工実績がある業者が、第1回の入札に参

加しなかった理由を把握することにより、第2回の入札が不調にならないよう入札参加条件を検討するためのものであった。

第2回の公告において設定された入札参加条件としては、県として求める施工実績を専門的な技術の必要なハイブリッドケーソンから一般的な海洋土木工事に変更するなど、より多くの業者（7社→23社）の入札参加が可能となる条件となっていた。

したがって、日立造船1社のみが入札参加が前提になっていたものではなかった。

- ② 県の入札は予定価格を事前に公表しており、今回のような一般競争入札では、入札した業者数も開札までわからないものである。

日立造船が落札した工事は工期の厳しい工事であったため、コストが高く、利益の出しにくい工事であり、工期内での完成にリスクがあったことから、公表されている予定価格に近い価格で応札となったと考えられる。

したがって、日立造船にとって有利な落札ではなかった。

- ③ 第1回の公告において積算上の製作ヤードとしていた引本港では、入札不調後、作業員や機械の手配等が困難であることがわかった。そこで、第2回公告に向けて、作業員や機械の手配等が容易な製作ヤードの中から、ハイブリッドケーソンの製作時期における空き状況を確認し、ハイブリッドケーソンを運ぶ際の安全性を考慮した上で、鳥羽港に一番近い製作ヤードとして堺泉北港に変更した。これは通常の積算方法である。なお、この港は予定価格算定のために設定した港であり、落札業者が利用する港を指定するものではない。

したがって、製作ヤードの変更は、日立造船が落札しやすい環境をつくるためのものではなかった。

(参考)

- ◇ 入札方法：条件付一般競争入札
- ◇ 落札方式：総合評価方式
- ◇ 落札日：平成21年9月9日
- ◇ 予定価格：197,733,900円（税込み）
- ◇ 落札価格：197,715,000円（税込み）
- ◇ 落札者：日立造船株式会社中部支社

※条件付一般競争入札とは、事業所の所在地や施工実績等の入札参加の資格要件を設定して広く参加者を募る入札方法。

【書類調査・聴取り調査での確認内容】

調査事項	確認内容
①②	<p>【書類調査での確認結果】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 部内のサーバーに保存されていた資料から、第1回の入札不調後に行われたヒアリングは、7社から行っていたことが確認できた。(資料2) ○ 事故繰越の資料や部内のサーバーに保存されていた競争入札審査会の資料から、第2回の公告では入札参加条件を海洋土木工事の実績を有する鋼構造物製造業者としており、この条件の変更により、入札参加が可能な業者は、7社から23社となったことが確認できた。(資料3) <p>【聴取り調査での証言内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ (関係職員) 第1回の入札不調後、業者にヒアリングを行った理由は、第1回の公告において入札参加者がなかったため、不参加の理由を把握し、第2回の入札が不調にならないよう検討するための情報収集であった。 ○ (受注業者) 当社の戦略として三重県での実績が欲しかったので工期にリスクはあるが入札に参加した。工期的にも採算面でも厳しかったが、何とか予定価格の範囲内で可能と判断した。予定価格が事前公表されていなかったら、入札は不調になっていたと思う。 ○ (受注業者) 当社はハイブリッドケーソンの施工実績があり、入札参加条件の変更は特に気にしていなかった。
③	<p>【書類調査での確認結果】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 部内のサーバーに保存されていた資料から、第2回の公告における製作ヤードについて、管内→伊勢湾内→県内→県外の順に検討したことが確認できた。また、業者からのヒアリング資料から、ハイブリッドケーソンの製作期間において、利用できる可能性があり、かつ鳥羽港にもっとも近いヤードが堺泉北港であったことが確認できた。(資料2) <p>【聴取り調査での証言内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ (関係職員) 製作ヤードの変更については、第1回の公告では、積算上の製作ヤードを引本港としていたが、作業員や機械の手配等が困難であることが入札不調後にわかった。このため、第2回

の公告では、設備の整った製作ヤードの中から、積算上の製作ヤードを選定した。

(2) 工期設定

工事の書類調査を進めたところ、

- ① 第1回の入札不調後のヒアリングにおいて、全ての業者から工期が厳しいとの回答があること
- ② 日立造船が「年度内完成は絶対に不可能ではあるが、当初設計の段階から年度を跨ぐ工期設定をおこなうのが無理で年度内工期となることを理解した」との記述が書換え前であると思われる打合わせ記録にあること
- ③ 第2回の発注前に中部地方整備局と事故繰越に関する協議を行っていること

が明らかになったため、次の2点について調査を行った。

【調査事項】

- ① 第2回の公告において、実行不可能な工期設定になっていなかったか。
- ② 事故繰越を前提とし、工期延長が契約条件になっていなかったか。

【調査結果】

- ① 第2回の公告における工期が198日間となっていたため、再度作業期間を算出した結果、最短で184日間と算定でき、工期設定は適切に算出されていた。しかし、この184日間というのは、鋼材調達や船舶の準備、海象条件（波浪、風等）等、すべての条件が整った場合に可能な工期であるため、198日間も厳しい工期であったと言える。

したがって、実行不可能な工期設定にはなっていないが、厳しい工期設定であった。

- ② 事故繰越は自然災害など避けがたい事故の場合に国に協議し承認を得るものであるが、承認を得ることは大変難しく、県の判断で行えるものではないことは職員も十分認識している。また、契約後、年度内完成ができなかった場合に備え、事故繰越以外の処理方法を関係室と協議している。

したがって、事故繰越を前提に契約をしていたわけではない。しかし、工期延長については、契約条件にはなっていないものの、港湾・海岸室、志摩建設事務所の関係職員及び受注業者はその必要性について認識していたと考えられる。

【書類調査・聴取り調査での確認内容】

調査事項	確認内容
①	<p>【書類調査での確認結果】</p> <p>○ 工事台帳により、第2回の公告における発注工期は198日間であった。これに対して、今回の調査で他の同種工事の工期、積算基準にある作業効率（平均作業日数）及び今回工事の施工実績を参考に作業期間を算出した結果、最短では184日間の工期とすることができた。（資料4、資料5）</p> <p>【聴取り調査での証言内容】</p> <p>○ （関係職員）厳しい工期であると認識していたが、中部地方整備局から6か月で完成した事例があることを聞いていたので、この工期で契約できれば受注者の努力により、年度内に完成できると思っていた。</p> <p>○ （受注業者）（平成22年）3月末までに完成させる認識で契約したが、当社にとっての最適工期ではないため、その事実関係を説明し、当社が適切と考える工程を提案し、初回の打合せで協議した。この際の工事打合簿（※2）が県に受理されたことから、（平成22年）5月末までの工期が認められたと判断して、5月末を目標とする実施工程を組んだ。あくまで協議であるので、理解いただけない場合は、3月末の契約工期をもって工事を完成させなければならないと思っていた。</p> <p>※2 工事打合簿：工事を施工するにあたって、発注者と受注者が承諾、指示、協議等のやりとりを行う際に作成する書面。</p>
②	<p>【書類調査での確認結果】</p> <p>○ 部内のサーバーに保存されていた資料から、平成22年3月1日に経営支援室などと打切り精算（※3）した場合の課題について協議を行っていたことが確認できた。（資料6）</p> <p>※3 打切り精算：契約内容の内、完成している部分について支払いを行い、工事契約を打ち切ること。国補事業の場合は補助金の返還が生じる。</p> <p>○ 日立造船との契約（平成21年9月14日）後、第1回打合せ（平成21年9月28日）において、日立造船から提案のあった工期延長の協議（完成が平成22年6月末となる）に対して、</p>

	<p>志摩建設事務所がその工期延長を認める内容で工事打合簿(H21. 10. 13)を決裁していたことが確認できた。(資料7)</p> <p>【聴取り調査での証言内容】</p> <p>○ (関係職員) 日立造船と工期延長の約束はしていない。予算措置がないこと、事故繰越の難しさから、そのような約束ができるはずがない。</p> <p>一方、志摩建設事務所の担当者から、日立造船と工期延長の約束があったと感じられる連絡があったとの証言もある。</p> <p>○ (受注業者) 県から、1者入札となる可能性が高いとか、予定価格に近い入札額でも大丈夫との情報は受けていないし、工期延長の約束もない。契約工期が(平成22年)3月末であることを認識しており、リスクはあるが、最短で3月末でやりきれるとの判断のもと入札し、契約した。2回目の公告から技術提案書提出までの間に、志摩建設事務所とのやりとりはなかった。</p>
--	--

(3) 工事進捗状況

工事の書類調査を進めたところ、

- ① 日立造船が「年度内完成は絶対に不可能ではあるが、当初設計の段階から年度を跨ぐ工期設定をおこなうのが無理で年度内工期となることを理解した」との記述が書換え前であると思われる打合わせ記録にあること
 - ② 平成21年9月28日に日立造船から工期延長の申し入れがあり、提出された工程表では、ハイブリッドケーソン製作工事におけるコンクリート打設の予定時期が平成22年4月になっていること
 - ③ 事故繰越の資料では、ハイブリッドケーソン製作工事は年度内に竣工することとなっていること
- が明らかになり、ハイブリッドケーソンの完成時期に疑義が生じたため、次の点について調査を行った。

【調査事項】

ハイブリッドケーソン製作工事の出来高部分検査について、適正に行われていたか。

【調査結果】

工事進捗状況(H22. 2. 20~3. 30)について調査したところ、ハイブリッ

ドケーソン製作工事の一部であるバラストコンクリートの打設状況の写真が、出来高部分検査日（平成 22 年 3 月 30 日）以降の平成 22 年 4 月 1 日の撮影日となっているなど、出来高部分検査に関する資料と工事状況資料（写真）に不整合があり、工事の一部が未竣工であることが判明した。

また、事故繰越の資料では、ハイブリッドケーソン製作工事は年度内に竣工するとしていたため、この工事の一部が未竣工であるにもかかわらず、当初検査員として予定されていた職員から、港湾・海岸室職員に検査員が変更された上で、その工事の出来高が認定された。

したがって、ハイブリッドケーソン製作工事の出来高部分検査については、適正に行われていなかった。

【書類調査・聴取り調査での確認内容】

調査事項	確認内容
	<p>【書類調査での確認結果】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 出来高部分検査において、打設状況の写真データ等の撮影日は全面バラスト（※4）が平成 22 年 4 月 1 日であるとともに、ブロックバラスト（※5）については平成 22 年 3 月 30 日の検査写真に養生中と思われるものが写っており、出来高部分検査時点で未竣工であったことが確認できた。（資料 8） ○ 平成 21 年度の年度末検査執行計画箇所調書によれば、志摩建設事務所における発注工事等の検査担当は入札管理室が務める予定であったが、港湾・海岸室職員に検査員を変更していることが確認できた。（資料 9） ○ 出来高部分検査の準備に際して必要な工事打合簿や日立造船からの検査要求書に添付されるべき工事出来高内訳書がないことが確認できた。 <p>※4 全面バラスト:ケーソンの安定を保つためにケーソンの底の全面に打設された重りの役割を持つコンクリート。</p> <p>※5 ブロックバラスト:ケーソンの安定を保つためにケーソンの内部に設置される重りの役割を持つ直方体のコンクリート。</p> <p>【聴取り調査での証言内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ （関係職員）（平成 21）年度内にケーソンを完成させるため、4 層目、5 層目に早強コンクリートを使用するなど、日立造船には最大限努力してもらったが、バラストコンクリートがどうしても間に合わなかった。

	<ul style="list-style-type: none"> ○ (関係職員) 志摩建設事務所の担当者から、バラストコンクリートの打設が(平成 21)年度末の出来高検査には間に合わないとの連絡があり、検査を港湾・海岸室担当者で行うこととした。 ○ (受注業者) 平成 22 年 3 月 30 日の出来高検査までにバラストコンクリートの施工完了は困難である旨を事前に連絡しており、バラストコンクリートが出来高に含まれているとの認識はなかった。
--	--

(4) 事故繰越手続き

事故繰越に関する打合わせ記録について書換え等が行われていたため、次の 3 点について調査を行った。なお、事故繰越の理由(事故繰越の資料に記載された理由を要約したもの)は次のとおりである。

<事故繰越の理由>

- チリ中部大地震に伴う津波(平成 22 年 2 月 28 日)により、鳥羽港においても最大 60 センチを超える津波が観測された。
 - この津波の影響により、基礎捨石工の一部が変動していることが判明し、現地点検及び基礎捨石工の修復作業に日数を要することとなった。
 - 狭い鳥羽港内においては、ハイブリッドケーソンを仮置きすると基礎捨石の投入作業を行うことができず、当初予定していた場所へのハイブリッドケーソンの仮置きが平成 22 年 3 月末までに行うことができなくなった。
 - また、仮置き場所への設置が遅れることにより、ハイブリッドケーソンの据付工事平成 22 年 3 月末までに完成することが見込めなくなった。
- 以上から、やむを得ず事故繰越に至った。

【調査事項】

- ① チリ地震に伴う津波による既設基礎捨石の変動は事実だったのか。
- ② 事故繰越の資料に虚偽はなかったか。また、その虚偽に関して業者が関わっていなかったか。
- ③ 平成 22 年 2 月 10 日に中部地方整備局と事故繰越の理由として事前協議を行った起重機船の故障は事実だったのか。

【調査結果】

- ① 水中写真を調査したところ、既設基礎捨石が平滑な状況になかったことは確認できたが、変動量や原因を確認することはできなかった。

したがって、既設基礎捨石の変動は事実であったが、チリ中部大地震に伴う津波が原因であるかどうかは確認できなかった。

- ② 事故繰越の手続きにおいて、事故繰越の妥当性を説明するため、他の時期や目的に撮影した写真を使用するなど、虚偽の資料を作成していた。また、志摩建設事務所の担当職員は虚偽の資料を作成するため、受注業者に対しても資料作成を依頼しており、受注業者もそれに応じているが使用目的は知らされていなかった。

なお、チリ中部大地震に伴う津波による既設基礎捨石の変動の有無にかかわらず、最終的に平成21年度内にハイブリッドケーソンの製作、進水と仮置きを完成することは不可能であった。

- ③ 起重機船の故障については、事実ではなく、虚偽の工事打合簿を作成していた。

【書類調査・聴取り調査での確認内容】

調査事項	確認内容
①	<p>【書類調査での確認結果】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 部内のサーバーに保存されていた写真データ、写真方向の図面、写真帳により、平成22年3月3日に既設基礎捨石及び仮置きマウンドの水中写真を撮影しており、既設基礎捨石が飛散している状況はわかるが、どの部分を撮影しているかは確認できなかった。(資料10) ○ 事故繰越の資料から、既設基礎捨石の50cmの変動を説明する写真及び横断図を確認したが、変動が事実であることの確認はできなかった。また、資料から変動の原因は特定できなかった。(資料11) <p>【聴取り調査での証言内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ (関係職員) 志摩建設事務所から宮崎建設工業株式会社(以下、「宮崎建設工業」という。)へ、基礎捨石の調査を行うよう指示し、宮崎建設工業は、平成22年3月3日に水中写真を撮影した。 ○ (関係職員) 基礎捨石の変動について、チリ津波直前の状況を把握していないため、チリ津波が原因かどうかはわからない。 ○ (関係職員) 規模や程度はわずかであるが、基礎捨石が変動(飛散)していた。

- (受注業者) 平成 22 年 3 月 3 日に潜水調査を実施した。どの程度の変動量かは記憶があいまいだが、捨石がばらばらになっていたとの認識である。いろいろな影響が重なっていると思うが、チリ津波が原因の一つであることは否定できないと思う。

②

【書類調査での確認結果】

- 部内のサーバーに保存されていた資料で、平成 22 年 2 月 23 日撮影とある被災前の既設基礎捨石の高さ確認状況写真は、被災後の平成 22 年 3 月 3 日に撮影した写真であることを確認した。(資料 1 1)
- 部内のサーバーに保存されていた資料で、平成 22 年 3 月 3 日に被災後の既設基礎捨石の状況を撮影したとする写真は、平成 22 年 3 月 18 日の捨石投入時に撮影した写真であることを確認した。(資料 1 2)
- 宮崎建設工業が、既設基礎捨石の被災前測量、被災後測量及び水中写真撮影を行っているが、虚偽の事故繰越の資料作成という目的を承知していたかについては確認できなかった。

【聴取り調査での証言内容】

- (関係職員) 被災前後の写真や横断図は事故繰越の説明をしやすいように、被災状況を誇張したり、時期の異なる写真を流用したりして作成した箇所がある。
- (受注業者) 平成 22 年 3 月 3 日に測量状況写真の手伝いをしたが、写真をどのように使うかは知らされていない。
- (受注業者) 平成 22 年 3 月 17 日、18 日に撮影した捨石の水中写真は、当社が撮影したものと思うが、何に使うか分からずに撮ってデータだけを渡したのではないかと思う。
- (関係職員) 捨石が動いていることは確認したので、港湾・海岸室と協議のうえ、事故繰越の説明として 5 日程度は補修に要することとした。この内容に沿った工事打合簿を作成し、宮崎建設工業の現場代理人に押印を依頼した。
- (受注業者) 平成 22 年 3 月 4 日と 3 月 12 日の工事打合簿は、志摩建設事務所から頼まれて現場代理人が押印したものだと思う。
- (関係職員) 事故繰越の資料として、平成 22 年 3 月に傭船を手配していたことを説明するための資料(発注内示書)の作成を日立造船の現場代理人に依頼した。