

外環道路について

吉祥寺南町コミュニティセンター

事業者出席者

国土交通省外かく環状国道事務所 計画課長 大胡賢一氏
建設監督官 児玉憲一氏
東日本高速道路（株）東京外環工事事務所技術課長 佐藤政行氏
技術課 山崎 氏
司 会 西村

1、外環工事 最近の進捗状況

大胡課長 資料3点（外環ジャーナル 2016年12月号、大泉 JCT/目白通り IC 周辺の模型イメージ等3枚綴り、パンフレット、）配布

【ジャーナル掲載内容】 事業連絡調整会議開催 進捗状況の報告、用地取得、埋蔵文化財調査、事業開始用地取得率など 東名ジャンクションにおいてシールドマシン 2 機組み立て。土砂搬出手段としてベルトコンベアー埼玉外環上に設置し、荒川沿いの仮置場に運ぶ。シールドマシン名称募集

【模型イメージ】は11月撮影 大泉発進基地工事中、中央道北側ランプのシールドマシンを入れるニューマチックケーソン工事中、東名シールドマシン組立て中、土砂ビットヤードなど見える。

2、質疑

(1) 安全

Q、両方のトンネルで事故があったときは、どうするのか？テロなどの対策は？避難路を使って隣の道路に出た後どうやって地上に出るのか？避難坑の大きさを教えて欲しい、車用は人も通れるのか、床下に避難というのは考えないのか？避難坑がどこにあるのかパニックになっていたら見つけられないのではないのか。工事薬液注入範囲、凍結範囲を拡大することにした理由は？検討委員会の指摘ということだったが、判断材料として今までの資料に基づくのか、それとも新たな資料によるのか、委員会はいつ開催されたのか？使う薬剤はどういう種類、材料か？

A、まだ説明できないものもあるが、できる範囲で。

横連絡坑は本線トンネルの間に造る。基本的にトンネルのサイドのスペースを

使って連絡坑にたどり着き、連絡坑を通過して隣のトンネルに渡り、そのトンネルのスペースへ出る。地上までは長いところでは3キロあるが、自助共助で避難する。避難坑の表示は検討する。同時発災、テロについては、トンネルを通れる車両のルールを作るので、一概に危険な車ばかりではない。同時発災時は横連絡坑内に一時的にとどまる。床板下方式を取らないのは避難効率から、選択。連絡坑はシールド、ナトムという工法ではない。パイプルーフで凍結させて、掘る。近年の事故事例品川開削工事でシールドトンネルとの接点で水が出た。これを参考にして地盤の強度を強めなければならないということで、範囲を広げた。薬液は物質としては水ガラス・二酸化ケイ素、ジェル状のもの。

Q、薬液はどのようなタイプか？業者の選択に任せるといいますが、何種類かあるはずでポリマー系とかアレルギー性のももある。水ガラスは水に溶ける。

Q、工事の詳細、手法についてオープンにする責任はあると考えているのか。住民としては具体的に公表してほしい。書面で事実関係はどこまで明らかにしてくれるのか。家屋調査だと、どのような内容の調査をするのか業者との契約書を公表するのか？

A、丁寧に説明していかななくてはと思っているが、知りたいという内容をこういう場で教えてもらい、工事説明会の場で答える。

Q、説明どこまでするのか。質問されたことだけ答えるのか

A、工事前には説明会開催は3地区地表改変するようなどころではしているが、こちらではしていない。通過するときには説明会を開くことを考えているがまだ決まっていない。

司会 この辺は大深度なので遅くなってしまっているが説明会をいつ開くのか早く決めて欲しい。直近では困る。これまでの説明会やオープンハウスのような通り一遍のことだけではなく、しっかりと情報開示をしてほしいというのが住民の声だと思う。

Q、非常事態に対して事業継続計画はどうなっているのか？こういったことを情報開示し、なぜこの工法を使うことになったのか示すことによって住民の安心と理解につながるのではないか。

A、国、道路会社はどうしていくか勉強していく。直下地震が起きたときなどに道路発災時は八の字方向に警戒していくという全体の計画としてはあるが。

司会 書面で答えられるものは書面でお願いします。

(2) 環境

Q、地下水位など、環境アセスではほとんど影響ないとしているが、三次元解析ではネットワークを大きくとると影響は少なく出る。技術検討委員会でも議論ないままで過ごされてしまっている。インプットデータは過去30年間の年平均

均値を入れているが、温暖化により環境が大きく変化しているところで過去30年の平均値を入れても少なく出るのは当然。地下水位の変化、地盤変動の変化は1年間の測定では予測できない。ことに深層だから。青梅街道ICの地中拡幅部はその上部は浅層地下水に掛かるのではないか、それなら環境アセスをやり直さなければならない。委員は細かいデータを見ていないし、検討する時間もない。

A、1000本近い過去のボーリングデータをもとに5mメッシュで三次元解析をしている。

Q、1000本の内、大深度に至るのは何本？

A、その内訳はわからない。我々が行ったのは半々くらいで、場所に応じて浅層、深層のボーリングをした。深層の地中拡幅部は26年7月、裁判の関連で、三次元解析を事後調査の報告ということで東京都に出している。楢円が真円に変わったということで報告した。浅層の幅は5~25m、30m以深は深層、武蔵野のあたりは立川礫層は浅層、上総層は深層と位置づけ、地中拡幅上部は上総層にあたる。

(3) 交通問題 青梅街道インターチェンジ関連

Q、武蔵野市 青梅街道ICにより、女子大通り、吉祥寺通りに発生すると思われる交通量への影響について、「対応の方針」の中で、行政（市役所）住民と話し合いをしながら検討すると書いている。青梅街道ICを出入りする車と「外環の2」を走る車の台数が変わってきているか知りたい。青梅街道で止めてしまってその車はどこへ回すのか。私どもの町的生活道路に入ってくるのではないか。外環を造るのは、環八の抜け道をなくすという目的だったはずが、同じ問題がここで起きることになる。平成22年、27年と交通量調査しているから、新しい交通センサス、B/Cも出して欲しいが、せめて調査結果は公表して欲しい。18年前、宮本小路、東十一小路は8,000台通っていたが、平成26年2,800台になっている。造る必要もなくなってきているのではないか。

Q、青梅街道ICができることへの心配。予定地の買収はまだ300件済んでいないということだが、最初はインターチェンジなしの予定だった。できることならインターチェンジなしにしてくれれば、東町は今のままで何とか凌げる。杉並にとっても助かるのではないかと思う。

Q、三鷹に大きなインターチェンジができるが出口が東八道路1か所しかない。中央ジャンクションは今も渋滞箇所、そこに外環ができる。この地域に高速道路建設が与える影響をどう考えているのか、どう対処するのか？

Q、これまでもインターチェンジができることにより新たな抜け道ができるので

はないかと質問したが答えがない。抜け道解析をぜひしてほしい。

A、東十一小路、宮本小路の交通量については、市役所から情報提供を受けた。市がいろいろな対策をとった結果、このような減少になったと認識している。外環ができると環八の交通量は減り、環八の抜け道を通っていた車は環八を通るようになるだろう。インター周辺で抜け道使うということはよく理解できる、検討していかなければならないと認識している。三鷹市東八道路集中については、新しい周辺道路の整備が並行して進められている。インターチェンジと一般道周辺で同様の問題が起きるのではないかと懸念の声は聞いている。国だけで解決できることではないので、住民や行政と検討していきたい。

司会 インターチェンジ利用の予測台数、抜け道への予測、何台通ったのか数値を示してほしい。

Q、フィジビリティスタディをしているのか？予測値と現状を比較し合致しているか検証し、そのモデルが使えるのか否かを判断する。

(4) その他

Q、陥没事故驚いた。今回の事故の前にも何度かあったと聞いた。事故など起きないと思っていたが考えを改めた。事故の可能性がどれくらいなのか教えて欲しい。一旦工事を止めて事故についてじっくり検証して、全く安全と確認してから始めるべき。

Q、東京都はシールドだから起きないということだが、連絡坑は事故と同じ工法ということなので心配である。

A、福岡市の事故で我々も慎重に進めなければならなかったし、住民も非常に不安に感じたでしょうから、しっかり丁寧に説明していかなければならないと思った。福岡市の要請で、国交省の関連団体土木研究所が事故の検証を始め、11月29日に第1回の検討委員会が開かれた。検討委員会が検証情報収集して臨んでいく。福岡は都市 NATOM 工法である。横連絡坑は NATOM 工法とは別の違った方法、シールド切り開いていく。しっかり安全にやっていく。

司会 地中拡幅部は NATOM を使うと聞いている。

(5) 家屋調査 現状について

NEXCO 東日本佐藤氏 今の状況・11月末の進捗状況は対象件数 800 件、調査済は全体 7 割強、残り 3 割は連絡つかない人、辞退するという方あり。連絡つかない方には、登記調査して連絡を取る。調査報告書は整い次第渡していく。

司会 武蔵野市としては、交通問題、工法について、説明してほしい。具体的

に答えられることは、書面で結構です。

Q、 青梅買収対象件数、面積どちらでも。家屋調査関連で、地盤変動監視委員会はなぜできないのか。補償責任はどこか明確に、10年20年後基本的には国に責任があるのか NEXCO だけなのか

A、 青梅街道は300件以上対象、買収率は8パーセント。監視委員会は横浜環状北線にあるが、外環では原因分析する枠組はトンネル施工等委員会で有識者の意見を聞く。

家屋調査の責任、東日本担当。補償の責任は事後調査は東日本。10年20年後については、検討する。

司会 地盤変動は大事な問題、だから第三者委員会を要望している。補償の問題は、はっきりしていない。