

外環道路事業中止を求める署名提出に伴い、下記の質問をいたします。ご回答ください。

質問1 2020年10月18日以降に発生した調布市街地での陥没・空洞事故に関し、国交省、東日本高速道路株式会社、中日本高速道路株式会社（以下事業者）は、本年3月19日に東京外環トンネル施工等検討委員会 有識者委員会（以下有識者委員会）による報告書を公表した。これは、被害住民へのヒアリングも十分ではなく、振動や土砂取り込み過ぎによる地盤のゆるみについての検証が不十分である。また、科学的根拠やデータに基づく、原因究明と再発防止策が示されていない。被害実態のヒアリング、追加ボーリング調査等による現状把握による事故実態の詳細報告と原因分析が必要である。報告書の見直し、更新についての考えを聞く。

質問2 現在、国交省では、シールドトンネル施工技術検討会がガイドラインを作成している。不十分な報告書に基づくもので、そもそも有効な内容は期待できない。その上、人々が生活する住宅地の地表面への影響についての評価はほとんどなされていない。大深度地下の公共的使用に関する特別措置法は、地表への影響がないことを前提に立法されており、大深度地下使用認可区域以外への影響があってはならないものである。したがって周辺地盤及び地表面への影響をアセスメントし、対策を強化すべく再検証すべきである。ガイドライン策定の方針及び今後の予定について聞く。

質問3 有識者委員会の報告書は、詳細な生データもなく、不十分な検証しか行っていない。昨今多くのトンネル事故が発生しているが、それぞれの事業者が検証委員会をつくり、調査報告を公表し工事を再開しているが、第三者性が担保されていない点では同様である。航空機事故の調査のように、国が常設の第三者機関として調査権限を持つ「トンネル事故調査委員会」を設置し、事故原因究明をすべきである。トンネル事故調査委員会設置についての考えを聞く。

質問4 調布市陥没・空洞事故は、単に物理的被害だけではなく、振動・低周波音被害による健康被害が複数発生している。実態調査に基づき、被害補償の在り方を再検討すべきである。被害把握と補償についての考えを聞く。

質問5 陥没地域では地盤がゆるみ、N値が50未満で支持地盤の要件を満たさない状態である。大深度使用認可の要件を満たしていないのだから、大深度地下使用認可を取り消すべきである。国交省（都市局）の対応について聞く。

質問6 調布市において外環事業に関わる情報公開請求時に、個人情報漏洩がされたと報道されている。9回も継続して個人情報保護や情報公開条例の手続き違反が行われていたとされる。国交省として、条例・法に基づく手続き違反と気が付かなかったのか。メールは破棄したとされているが、条例に基づく手続きであれば、公文書として保存が必要ではないのか。国交省の対応について聞く。