**「38項目質問書」に対する「国交省の回答書」への再質問**　2013・11・07　外環ネット

住民側からは大別して11部門に分け　合計38項目の質問をA4紙　12頁の質問書として提出。

国交省からは　A4紙計75頁の文書による回答あり。内、冒頭の1頁には　全38項目について1問づつ回答が有り、残り74頁は　すべて参考資料として添付されたもので　今迄に住民に説明された既存の資料（パンフレット、オープンハウスの展示資料、ホームページの資料、対応の方針の該当頁等）を抜粋し　寄せ集めたものであった。

回答内容を調べてみると　　38項目質問に対し、纏めて言うと

１/４は　回答して来たものの住民が納得出来るものでなかった。

３/４は　質問に答えず　関連資料を送って来たのみであった。

　従って住民からすると　国にぶつけていた質問については相変わらず回答なしの状況と同じである。

　今回の事から判ることは「国が説明責任を果たそうという姿勢は全く感じられない」という事である。

以下に、再質問する。なお、質問番号は、先に提出した「国の回答に対する外環ネットの全質問に対する国交省の回答、並びに　再質問・反論」に対応している。

質問１（B/C算出根拠）貴回答書・資料1－1に依れば外環が影響を与えるとしている道路は全長で　18,199㎞であるが　回答して来たのは　②主な周辺道路として412.6㎞　即ち　その内の2％分だけである。残りの98％の17,770㎞については全く回答していない。残り98％分についても同様に　どの道路を、何台の車が、何分短縮して走行するのか示して欲しいのである。

これに対し　去る１０/17大畑課長より大塚宛の電話で、この件の成果物が年度末に完成するのでその時点で改めて開示請求を…との事だった。　我々は待っていられない。ならば要求の3条件を1条件に絞り再度求めたい。即ち　残りの98％道路とは「どこの道路なのか」だけに絞って要求する。これならば現時点で分かっている筈である。その部分だけでも良いから回答を戴きたい。年度末、成果物が完成した時点で　改めて3条件を開示請求で求める事としたい。

本質問については　趣旨に沿っての回答が有ったが　外環が対象としている道路全長のわずか２％についてのみの回答である。これでは回答になっていない。残り９８％についてもどの道路なのか　だけでも示して戴きたい。

質問２（外環の必要性）国は今回も多くの資料（資料1－2）をつけて外環の必要性は有るのだと主張して来た。国の主張根拠は　過去の古い交通量に基づく分析結果を繰り返し述べているに過ぎない。我々が主張するのは最近　交通事情が大きく変化してきている事で　特に環8交通量は　大きく減少している。H22年センサスに基づく将来推計値で分析して欲しいのである。そうすれば　外環の必要性は無くなってきていると推測している。或いは　道路構造が　縮小され　道路幅員、トンネル直径寸法、車線数などに変更の必要が有るのでは？と考えている。一体いつになったら　H22年センサスに基づく将来推計値が出て来るのか？・・・従って本質問では　外環必要性について　一応回答してくれているが　過去の古いデータの基づくものなので　我々としては納得出来ない。

この件に関しても　10/17に大畑課長より大塚宛ての電話でＨ２２センサスに基づく将来推計値はいつ完成するかも分からない、完成後に再計算することになるという気の遠くなる話である。我々は待っていられない。国は今まで、事有る度に外環の必要性を環8の交通量を例にとって説明して来た。環8は平成11年以降　顕著な減少が見られているのである。

現在、既に発表されているＨ２２センサスのデータだけからでも国の考え方を示すべきである。

将来推計値が出ないから何も言えないというのは全く狡いやり方である。

現に与えられている数字で意見を述べよ。

質問３　（次の事業再評価時期）今年実施されたことは了解。次回の時期も一応了承。

質問４　（外環の２、地上部街路は地元の意向）この質問については都作成の「外環の2・パンフレット」を資料2－1として添付させ、現在、「話し合いの会を開催中」であることを回答しているが　質問の趣旨は　その会に関係なく　国や都の考え方を聞いているものである。パンフレットには記載なく　　また　話し合いの会で答えが出るものでなく　国や都に「いつの時点で　その様な考えに変わったのか？」を聞いているのである。

従って　本質問については　質問趣旨に全く合っていない回答である。

貴資料2－1　のどこを見てもその回答が無いのである。

質問５　（地上に道路なら地下化は不要）この質問も前問同様　国と都の考え方を聞いているのだ。国は高架方式の外環本線の用地買収が困難と判断して　地下化したのであるのに　外環の２は　何故地上部の用地買収が可能と判断したのか　回答が欲しい。

地上部の用地買収が可能ならば外環本線も　当初案の高架方式で進めるべきではないか？

そうすれば　巨大トンネルによる地下水への影響が無くなり　善福寺池や井の頭池の涸渇問題もなくなるではないか？

従って　本質問についても　国は答えていない。

質問６　（地下水・保全工法は　地下水位グラフを示せ）これには浅層、深層地下水のカラー説明図、保全工法、アセスによる評価結果等のカラー説明図2頁分、有り。及び　対応の方針の該当頁で保全工法を実施した14例では地盤沈下や井戸涸渇の発生は無く、地下水位が安定した状態となっていると説明。

我々は　このカラー説明図も対応の方針等も何度も眼にしている。一方　外環国道事務所から提供された資料（地下水流動保全技術　講習会テキスト　2006年1月　地下水地盤環境に関する研究協議会・発行・・全国１６例の実績調査あり）、井荻トンネルでの保全工法の地下水位グラフ等から国の説明の様に「地下水位が安定している」とは思えない。また、どのような方法で確認したのかが一切不明である。我々は「地下水位が安定している」ことを証明するものとして「地下水位のグラフ」の提示を求めているものである。

従って　本質問については　質問趣旨の「保全工法を採用したトンネルの地下水位のグラフ提示」については　全く答えていない。

質問７　（水みちについての考え方）本質問について資料3－3としてカラー説明図3頁、資料3－4として「対応の方針」該当２頁あり。

これによると　シールド工法ではトンネル周囲は地盤と密着するので外周部分に「みずみち」の発生は無いと断定している。これは　国の今までの説明の繰り返しである。

（反論１）そもそも、みずみち発生可能性を指摘しているのは　国交省大深度地下利用企画室発行の「平成15年度・大深度地下利用における環境に関する検討調査報告書」（京都大・足立紀尚教授他地下水、地質の専門家多数がメンバーの委員会）である。この様な専門家集団が指摘したことを全否定するのは納得出来ない。報告書を纏めた先生方に確認を戴いてほしい・・・でないと納得出来ない。全否定する明快な説明が必要である。

（反論２）トンネルは完成後　トンネル周囲に湧水が多量に発生し　その処理に手を焼いているところが多い。具体例として都営地下鉄全線でのトンネルからの湧水発生量は　年間360万トンであることが都議会で報告されている。（都議会：Ｈ１４－１１－８決算特別委員会　議事録参照）圏央道の八王子城跡トンネルでは　毎日500トンの湧水が排出されている。環状8号井荻トンネルでは　毎日60トンの湧水が下水溝に排出されている。

この様な事実に対し何と説明するか？トンネル外周は湧水だらけというのが実情ではないか？

上記反論１，２について納得の行く説明が必要である。

従って　貴資料3－3の「水みちについての考え方」については　国の一方的な主張のみであり　反論1、や反論2　を含めた回答でなければ　趣旨に合っていないと判断せざるを得ない。

質問８　（水みち発生時の対応策）資料3-4として対応の方針が２頁添付されている。そこには予測し得なかった著しい影響がみられる場合には関係機関と調整し、必要な対策を検討、実施するとある。この回答は国が前問で「水みちは発生無し」という前提に立っての回答なので　我々としては　あくまでも　前問で　水みちの存在を認めた上での回答を期待している。予測しうる影響を頭に置いた回答を求める。

質問９（深層地下水で流動阻害は起こらないか？）本質問には資料３－３（最後の図面）として　紙1枚のカラー説明がついている。タイトルは「本線シールドによる深層地下水のへの影響について」である。ここではコンピュータによる「三次元浸透流解析による予測」を行った事、その結果として深層地下水の水圧低下はわずかであり、深層地下水は保全されるものと考えている…とある。

　この質問については下記の各反論に対する回答を含めた上での回答を求める。今回の回答はとても納得がいかない。

（反論1）「三次元浸透流解析」の結果、深層地下水への影響はほとんどなし…と結果が出たとのことであるが　それはコンピューターにインプットした解析条件がおかしいからである。即ち結果が良くなる様な解析条件を入力し計算させているからである。例えば三次元浸透流解析では　土留め壁部は不透水として設定している。即ち透水係数ゼロである。こんなことは実際にはあり得ない事ではないか？

これを僅かな量だけ透水ありとした場合には　結果の数字が　全く大きく変わるのである。

従って　解析条件を再度見直し　「三次元浸透流解析」をやり直すべきである。

　注:外環の環境アセスではほとんどの項目で　「環境についての影響は極めて小さい、もしくは　環境に対する影響はほとんど無い」という評価である。元を辿るとこれらほとんどが同様な進め方によるものである。その様な結論が出る様な解析条件で計算しているからである。

（反論２）深層地下水への影響という事で外環全長に亘り　深層地下水の水圧低下量が最大で約1～15ｋPaと出ている。（大深度地下説明時のパワーポイント画像集43シートと同一と思われる。）この時　最大上昇量は2～15ｋPa有るのに　こちらには何故触れないのか？

即ち　上昇、低下合わせての幅（圧力差）が問題となるのではないか？

（反論３）同上シートに「影響の範囲内に深層地下水を利用している井戸は存在しません」「従って深層地下水は保全される」とあるが中央JCTの周辺には　三鷹市民の水道水用の深井戸ポンプが多く存在し外環の大深度深さ周辺からも地下水を汲み上げている事実があるが　どうしてそのような井戸は存在していない事になるのか？　影響の範囲とは具体的にどの位の距離範囲を言うのか？

（反論４）上記（大深度地下説明会でのパワーポイント画像集43シート）での説明数値はアセス評価書の記載数値とは変わっている。（評価書本編9-5-49頁参照）

何故変わったのか？　この数値が変わったという事は他の数値も変わったのか？（他の箇所、浅層地下水、深層地下水の何れも）　数値によっては評価書の本文も書き替えの必要がるのではないか？この変わったことに対しての通知は関係部門、住民に対し行ったのか？どのように行ったのか？　これは非常に問題である。

（反論５）浅層地下水に対し採用した保全工法が　深層地下水に及ぼす影響が評価書に出ている。東名JCT 、大泉JCT、目白通りIC 周辺は　浅層地下水の地層と　深層地下水の地層とが接しており深層地下水と浅層地下水がほゞ同じ浅い位置にあると言うが　同じような深さに　異なる地層（上総層と武蔵野礫層）が存在する状況が理解出来ない。　拡大図で説明して欲しい。

質問１０　（地盤強固剤について）使用する地盤強固剤の成分を示せ。人体に影響がないのであれば、容易に提示できるはず。

質問１１　（コンクリートの間隙注入）シールドマシンが曲線を描いて掘削する場合、コンクリートを注入するのかどうか、示していない。コンクリート注入の場合は、アルカリ分が地下水に溶け出す可能性が高い。この水質汚染への対応を同時に示してほしい。

質問１２　（裏込め剤）裏込め剤の成分についても、答えがない。成分を示し、なぜ人体に影響がないと言えるのか、説明してほしい。

質問１３・１４　（地下水汚染への対応）地下水汚染の防止、汚染した場合の除去方法を示せ。

井荻トンネル工事に於いて、地下水の上流側の水位上昇に伴い、下水に流していたものを、妙正寺川へ放流する提案が区議会であった。その際、水質を調べたところ、アルカリ質が強く、放流すると水生動物が死滅するため取り止めている。思わぬところからの水質汚染はありうる。対処策を示すのは、これだけの工事をする上での責任と言える。

質問１５・１６（八の釜）湧水は白子川旧河道のみずみちによるとしている。そうであるならば、旧河道への地下水涵養はどのような構造になっているかを明らかにすべきである。道路の開削部分が大きく、たとえ旧河道から湧水へみずみちがあっても、地下水量が激減する可能性を否定できないのではないか。

質問１７・１８　東京における直下型地震の到来が予測されている。また、東海、東南海、南海で地震が連動して発生するとの予測もある。これらにどのように備えるかは、行政にとって喫緊の課題である。どれぐらいの震度、或いはマグニチュードを想定しているのか。また、発生時の対応をどのように計画しているのかを示してほしい。予測震度に答えず、橋梁の例示にとどめるのは、回答とは言えない。

質問１９・２０　中央防災会議資料は、東京湾を震源とするＭ７．３の地震を想定した被害予測をしている。これを添付したということは、上記質問１４の答えとしてＭ７．３を想定しているということか？東日本大震災は、Ｍ９．０とされている。その場合の対応、特にトンネル内走行中車両への対応をどのように考えているのか、明らかにしてほしい。東日本大震災は、「想定外」との言い訳を許さず、最悪に備える心構えをすべての国民に求めている。

質問２１　東日本大震災を機に、耐震基準の見直しなどが行われている。こうした見直しによる事業費の変更はないのか。あれば、どのように変わったかを示すこと。

質問２２　大気汚染は、周辺道路の影響を著しく受ける。従って、単にバックグラウンド濃度に外環の換気塔排出量を加算するのではなく、周辺道路の大気汚染状況を予測した上で、外環の排出量を加算した予測数値を示すこと。特に、事業化されている都市計画道路の汚染状況を加味して予測することが必要である。

質問２３　外環大泉が供用された後、周辺の大気汚染は予測値をはるかに超えた。このような状況になった場合の対応を、どのように考えているかを示すことを求める。

質問２４　外環に脱硝装置が必要ないならば、その理由を示すこと。特に、中央環状品川線との違いを明らかにすることを求める。

質問２５　ＰＭ２．５については、ジャンクション、インターチェンジ周辺への測定局の増設が必要である。国土交通省としての増設への見解を求める。

質問２６・２７　青梅街道ＩＣ地域で地域課題検討会を開催しなかった理由は何か。地域住民は十分な話し合いが行われていないことに憤っている。青梅街道ＩＣを設置する経済効果は、地域の受けるデメリット（影響）や、設置費用を確実に上回るものか、検討過程を示していない。

質問２８～３４

いずれも質問の主旨を取り違えている。回答資料として「対応の方針」を添付しているが、質問の主旨からズレている。同書を用いて言えば「平成２１年度中に国都によって東名以南の検討機関を設置する」と特筆された重大な事柄の履行について質問している。

この件は、前区長、現区長ともに重要視しているばかりか区議会で最も関心の高い事柄である。質問者は足掛５年にわたって、２～３ヶ月に一度は関東地方整備局並びに東京都都市整備局に設置の履行を確認しているがいまだ設置の事実はない。通常業務を問うているのではない。「平成２１年度中に検討機関設置」の公約不履行の理由を示せ。

質問３５～３６

いずれも質問に答えていない。供用されることのない約１５００ｍ計２本（約３キロ）の区間には立坑付近に一箇所、横連絡坑が検討されていると聞いている。縦流換気方式のトンネルにおいて、換気塔付近に相互の行き来を可能にする坑道を設ける設計は、常識的な配慮であり、資料は展示物のハードコピーにすぎない。いずれも本来は多種ある避難方式そのものを説明する模式図であって、当該質問とは無関係な資料である。

辛島前計画課長は「工事が合理的に（早く）行えるというメリットがある」（昨年5月世田谷説明会）と、回答している。この回答で間違いはないか。

質問３７～３８

３８⇒質問主旨を取り違えている。法令を遵守するのはいやしくも公共事業を推進させる者の当然の義務であって、法の精神の尊重はもちろんのこと、法的義務の無い行政指導にも率先して従うべきである。そういう“常識”的なことを尋ねているのではない。

かかる意味で、例えば自主調査等で汚染が発見された場合にも、率先して要措置区域指定等の申請を行うか否かなど、法への対応姿勢の真面目さ積極性を具体的に尋ねている。立坑用地については、貴事務所の杜撰な地歴調査により、担当のＮＥＸＣＯ中日本が、緊急に調査せざるを得なくなった。結果、住民の申し出通り、従来にない大量の基準値を超える有害汚染物質が出た。２５本のボーリング中、８０％以上の異常な高率で検出されている。この上は当該地および周辺の要措置区域指定を行うか否かを問う。都環境局は、相談あれば指定申請を勧めると言っている。この発言への見解を示せ。