

説明会でのご質問とその回答のとりまとめ

【於 令和3年4月4日（日）練馬区立上石神井中学校】

## はじめに

令和2年10月18日に発生いたしました地表面の陥没ならびにその後の調査で発見されました3ヵ所の空洞におきまして、地域にお住まいの方々をはじめとする皆さまに大変なご迷惑、ご心配をお掛けしていることを心よりお詫び申し上げます。

また、工事中の振動、騒音等のお問い合わせに対する対応について住民の方々へより丁寧な対応が必要だったのではないかと考えており、これまでの対応について、あわせてお詫び申し上げます。

令和3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」と言います。）」により報告書が取りまとめられたことを受け、令和3年4月2日～7日において東京外環沿線にて実施しました説明会およびフリーダイヤル、メール等で頂いた主なご質問とその回答について、とりまとめましたのでお知らせいたします。

今後は事業者として、有識者委員会報告書を踏まえて各々の再発防止対策を検討してまいります。

また、シールドトンネル工事の掘進の再開については、現段階において見通せる状況にありません。陥没・空洞事故の原因となった本線シールドトンネルについては、今後、家屋補償など必要な補償を誠意を持って対応しつつ、まずは、工事により影響を受けた地盤の補修などを行っていく必要があると考えております。

今回とりまとめました回答については、今後の検討等によって、変更となる場合もありますのでご了承ください。

<委員会報告書>

6-1. 大泉の白子川で漏気が発生しましたが、今回の事象と全く違うものなのでしょうか。

白子川における漏気事象のメカニズムは、地下のシールドトンネル工事で使用した空気のごく一部が、既存ボーリング孔跡などを通じ漏気したものと推定されており、今回推定された陥没・空洞事故のメカニズムとは異なるものです。

なお、有識者委員会において、空気の塊の上昇による陥没・空洞形成の可能性についても検討されており、「上昇する空気の圧力は体積膨張とともに減圧するため、土粒子に与える影響は小さいと考えられることから、陥没・空洞形成の要因である可能性は低い。」とされているところです。

6-2. カッターハイブの閉塞解除作業はきちんとした手順・マニュアルに則りやっていたのでしょうか。有識者に確認したのでしょうか。

掘進前の計画段階において、閉塞が生じることは想定しておらず、事前に手順を定めたマニュアルの策定は行っておりませんでした。

実施工においては、施工業者の判断で、チャンバー内の圧力を保持するため、沈降して締固まった砂礫を排土しつつ気泡溶液を注入する作業を行っており、その手順について有識者に事前に確認はしておりません。

6-3. 今回のメカニズムが、特殊な地盤ということですが、その根拠は何でしょうか。

陥没・空洞箇所周辺の地盤については、以下の条件の全てに該当する、東京外環全線の中で特殊な地盤であることを有識者委員会において確認しています。

- ①掘削断面において細粒分が少なく、均等係数が小さい地盤
- ②掘削断面上部は単一の砂層
- ③表層部は他の区間と比較して薄い地盤

これら3つの条件全てに該当する地盤は、陥没・空洞箇所周辺のみとなっております。

6-4. トンネル工事の施工時間について、当初どのように計画していたのでしょうか。

当初は24時間掘進・3交替施工を計画しておりましたが、振動のお問い合わせを多くいただいたことから、令和元年5月から掘進作業時間を8:00~22:00、令和2年8月から8:00~20:00に変更しています。

6-5. 調布の場合も後から実施したボーリングで特殊地盤であることが分かったと思いますが、今後の掘進区間について追加ボーリング調査を実施しないで特殊な地盤はないと言えるのでしょうか。

工事着手前に行われる事前調査により、東京外環全線に渡り、地表部からシールド掘削断面までの地層構成や地盤強度、粒度分布などについて確認しており、工事着手前に行われる地盤状況把握のための事前調査は適切に行われていることを有識者委員会に確認いただいております。

工事の再開については、現段階で見通せる状況にはありませんが、それらの事前調査により、今後の掘進区間において陥没・空洞箇所の掘削断面と類似（細粒分含有率10%以下、均等係数5以下）する地盤が4箇所あることも把握しており、今後、当該箇所を掘削する段階で、地盤の再確認のために追加ボーリングを実施する予定です。

また、その他の箇所における追加ボーリングの実施については、今後検討していくこととしております。

6-6. 有識者委員会のメンバーは、どの機関が指定しているのでしょうか。  
委員の選定決定の基準があれば開示してください。

有識者委員会の設立趣意書および規約、委員名簿についてはNEXCO東日本ホームページにて公表しております。

- ・[有識者委員会設立趣意書](#)
- ・[有識者委員会規約、委員名簿](#)

有識者委員会では、これまで中立的な立場で外環事業に対する専門的な助言をいただいている「東京外環トンネル施工等検討委員会」から、有識者のみで構成する有識者委員会を立ち上げ、新たに地盤工学の2名の有識者に加わっていただき、検討が進められてまいりました。

<補償>

6－7. 国交省やNEXCOは工事後1年程度の経過観察しかしないとしていますが、それ以後に陥没が起きたら誰が責任をとるのでしょうか。

道路の開通後、期間が経過してから、何らかの被害等が生じ、それが当該道路に起因するものと判断された場合には、道路管理者として適切に対応してまいります。

6－8. 住民が参加できる第三者委員会設置が必要ではないでしょうか。

この有識者委員会では、これまでも中立的な立場で外環事業に対する専門的な助言をいただいている「東京外環トンネル施工等検討委員会」から、有識者のみで構成する有識者委員会を立ち上げ、新たに地盤工学の2名の有識者に加わっていただき、検討が進められてまいりました。

具体的には、各委員は

- ・土木学会の地盤工学委員長、トンネル工学委員会及びシールド工法小委員会の相談役・専門委員
- ・応用地質学会の名誉会員

であるなど、トンネル工学、地質・水文学、地盤工学、施工法を専門とする各分野において、第一線で研究や実務にあたられており、有識者委員会では、これらの方々に、公正かつ中立に各々の専門的見地からご検討いただいたと認識しております。

6－9. 家屋などの被害の補償ルールの明文化、住民団体との交渉を実現させるべきではないでしょうか。

陥没・空洞事故により建物等に損害が発生した場合において、原則として従前の状態に修復、復元するなど原状を回復(補修)することとしております。それ以外に実際に発生した損害についても補償することとし、補償項目としては、家賃減収相当額、地盤補修工事完了後において生じた不動産売却損、疾病等による治療費などの補償方針をお示しさせていただいております。

また、交渉につきましては、個々の事情は様々なので、事業者としては、ご不便をおかけしている1人1人にお伺いすることとしております。

そのうえで、公正・公平な補償を行う観点から、NEXCO東日本において、不動産市場・地価動向や損害賠償に関する複数の外部専門家による客観的意見も確認する等、適切に対応してまいります。

6-10. 補償について、事業者側と住民側の間で、住民側には事業者に対する不信感があり納得できない形で進んでいます。両者の溝を埋めることができるのでしょうか。

今回の陥没・空洞事故により大変なご迷惑をおかけしておりますことに対しまして、改めてお詫び申し上げます。

今回の陥没・空洞事故について、事業者として責任を重く受け止めているところであり、ご批判を真摯に受け止め、安全・安心を最優先に、陥没・空洞箇所周辺の住民の方々をはじめとする皆様との信頼を取り戻すよう努めています。

また、補償については、事業者において、個別にご事情を丁寧にお伺いし、誠意を持って対応してまいります。

6-11. 今回の事故の責任は誰が、どのように、いつ責任をとるのでしょうか。費用はいくらで誰が払うのでしょうか。

今回の陥没・空洞事故については、事業者として責任を重く受け止めているところであり、ご批判を真摯に受け止め、安全・安心を最優先に、陥没・空洞箇所周辺の住民の方々をはじめとする皆様との信頼を取り戻すよう努めています。

また、今回の陥没・空洞事故により生じた被害については、事業者において、誠意を持って対応してまいります。

費用については、現時点では算出できません。

<その他>

6-12. 大泉側からシールドマシンの発進についても、今回の陥没事故の原因究明と再発防止対策について、地元住民の理解と納得なしに工事を行わないことを求めます。

有識者委員会により、今後のシールドトンネル施工を安全に行うために、再発防止対策がまとめられたことから、東京外環事業におけるシールドトンネル工事の再開にあたっては、これを踏まえて、個々の再発防止対策を検討してまいります。

事前に、これらを周辺の住民の皆さまへご説明することなく、シールドトンネルの掘進を再開することはございません。

なお、現段階で工事の再開については、見通せる状況にはありません。

6-13. 調布市での陥没事故の原因究明と再発防止対策、地元住民の理解と納得なしに工事を行わないことを求めます。

有識者委員会により、今後のシールドトンネル施工を安全に行うために、再発防止対策がまとめられたことから、東京外環事業におけるシールドトンネル工事の再開にあたっては、これを踏まえて、個々の再発防止対策を検討してまいります。

事前に、これらを周辺の住民の皆さまへご説明することなく、シールドトンネルの掘進を再開することはございません。

なお、現段階で工事の再開については、見通せる状況にはありません。

6-14. 東名側南行の工事は2年凍結、残る工事の再開は今後判断という報道は事実でしょうか。住民の合意がない限りは工事を再開しないのでしょうか。

東名側南行工事の再開については、現段階で見通せる状況にはありません。

今後、家屋補償など必要な補償を誠意を持って対応しつつ、まずは、工事により影響を受けた地盤の補修などを行っていく必要があると考えております。

また、事前に、周辺の住民の皆さまへご説明することなく、シールドトンネルの掘進を再開することはございません。

6-15. 調布陥没の影響・補償がある範囲は100mぐらいかと思われますが、今回の説明会も同様の範囲でお知らせするべきではなかっただしようか。

今回の説明会の周知範囲につきましては、本線トンネル・ランプトンネル工事の影響範囲にお知らせチラシを配布させていただきました。

本事故につきましては、広範囲で関心をお持ちの方が多いことは承知しておりますが、新型コロナウィルス感染症拡大防止の観点から、まずは影響範囲の方を優先にお知らせチラシにより周知をさせていただいたところです。

なお、説明の内容につきましては、[ホームページ](#)で説明資料及び説明音声付動画を掲載させていただいているところです。

6-16. 青梅街道インター計画は地中拡幅工事が重大事故が起こる可能性が高いこと、利便性がないこと、B/Cが1を割ることから、撤回し、外環道計画から切り離すべきではないでしょうか。

青梅街道インターについては、現在、構造等を検討しているところです。地中拡幅工事については、より安全性の高い施工が可能となるように、有識者の意見も踏まえつつ、適切に検討を行っていく必要があると考えております。

また、事業費が増加する場合においては、今後とも、コスト縮減などを図りながら、厳格な事業評価を行ってまいります。

6-17. 今回のような通り一遍な説明会では住民の不安は全く解消されません。青梅街道インター予定地の町会として、国交省及びNEXCO東日本・中日本との意見交換会の開催を求めます。

陥没や度重なる空洞の発生により、住民の方々が不安を感じるのは当然のことであり、これに対し、事業者として補修や補償、並びに再発防止対策などの今後の対応について、丁寧にご説明してまいる所存です。

事前に、周辺の住民の皆さんへご説明することなく、シールドトンネルの掘進を再開することはございません。今後のご説明の場等の開催については、引き続き検討してまいります。

6-18. 同様の事故が起きた場合、他地域以上の甚大な被害をもたらす青梅街道インター（ランプトンネルと「地中拡幅部」含む）の計画の撤回を求めます。

青梅街道インターについては現在、構造等を検討しているところです。地中拡幅工事については、より安全性の高い施工が可能となるように、有識者の意見も踏まえつつ、適切に検討を行っていく必要があると考えております。

6－19. 地上に影響がないことが工事の前提で、青梅街道 IC の地中拡幅部分の工法も決まっていない中、地上の用地買収をしていますが問題ではないのでしょうか。

地中拡幅工事については、より安全性の高い施工が可能となるように、有識者の意見も踏まえつつ、適切に検討を行っていく必要があると考えております。

用地買収については、平成23年1月に基本設計及び用地に関する説明会を開催し、基本設計の内容や用地に関する進め方等についてご説明させていただき、着手をしていました。