

平成二十九年十一月八日提出  
質問 第二七号

東京外かく環状道路に関する質問主意書

提出者 宮本 徹

東京外かく環状道路に関する質問主意書

本年三月三十日の衆議院決算行政監視委員会において、私は「東京外かく環状道路（関越～東名間）の地中拡幅部工事の談合情報」について質問をした。九月一日、東日本高速道路会社及び中日本高速道路会社は、「談合等の不正行為の疑義を払拭できず、契約の公正性を確保できないおそれが生じたことから、契約手続きを取り止め」と発表した。

またこの間、国土交通省等が、東京外かく環状道路の「地中拡幅部」の「類似の施工実績」としてきた首都高速道路横浜環状北線の馬場出入口の工事で、大規模な地盤沈下が発生し、多くの家屋被害が生じている。

そこで以下、質問する。

一 地中拡幅部の工事は、国土交通省等が設置した「東京外環トンネル施工等検討委員会」でも「世界でも類を見ない規模の、技術的困難さを伴う工事」とされてきた。談合等の不正行為の疑義が払拭できないとされているゼネコン等共同事業者（JV）と同等の安全レベルの技術提案ができる事業者があるのかについて、二〇一七年六月時点で「政府として把握して」いないとのことである。

今回の契約手続きの取り止めにより、東京外かく環状道路（関越～東名間）の建設はきわめて不透明な状況にあると考える。今回の契約手続きの取り止めが、現時点において外かく環状道路建設に与えた影響について、具体的に説明されたい。

二 「談合等の不正行為の疑義を払拭できず、契約の公正性を確保できないおそれが生じた」ということは、公正取引委員会の調査結果及び警察の捜査結果が出ない段階での入札の再開はありえないと考えるが、政府の見解を明らかにされたい。また、入札の再開の手順を具体的に説明されたい。

三 入札を再開する場合は、いかなる条件をクリアする必要があると考えているのか。また、いかなる談合防止措置をとることが必要だと考えているのか。要件等を列挙されたい。

四 今回の入札は、技術提案方式によるものである。仮に私が決算行政監視委員会で指摘した通りの談合が成り立つためには、技術点をつける側の関与が不可欠と考えている。東日本高速道路会社及び中日本高速道路会社の「談合等の不正行為の疑義が払拭」できないという見解は、つまり、いわゆる「官製談合」の可能性もあるということか。明確にされたい。

五 当該工事の入札方式について、今後、見直すこともあるのか。

六 私は今年九月に、首都高速道路横浜環状北線の馬場出入口の工事での地盤沈下の現場を視察した。現時点での最大沈下量、家屋被害等が確認された件数、もつとも離れた被害家屋等の工事現場からの距離について明らかにされたい。

七 首都高速道路横浜環状北線の馬場出入口の工事での地盤沈下の発生場所や規模は、着工前の想定内なのか、あるいは想定外なのか。根拠となる資料の有無を含めて明らかにされたい。

八 国土交通省、東日本高速道路会社及び中日本高速道路会社は、東京外かく環状道路について「地下水の変動による地盤沈下はほとんど生じません」と説明を繰り返してきたが、首都高速道路横浜環状北線の馬場出入口の工事での地盤沈下をみるかぎり、東京外かく環状道路の「地中拡幅部」工事の安全性はいよいよ疑問符がつくものとなっている。首都高速道路横浜環状北線の馬場出入口の工事での地盤沈下の原因究明も対策もないまま、東京外かく環状道路建設を推進することは無謀であり、沿線住民の安全を脅かすものと私は認識するが、政府も同じ認識か何う。また、馬場出入口の工事での地盤沈下の原因究明や再発防止策がないもとで、本線トンネルのシールドマシンの本掘進を見切り発車でおこなうことは到底ありえないと考える。この点についての政府の認識も明らかにされたい。

九 首都高横浜環状北線の馬場出入口の工事での地盤沈下の原因究明と再発防止策の確立もないまま、東京外かく環状道路の「地中拡幅部」の入札の再開はありえないと考える。政府の認識を明らかにされたい。

十 首都高速道路横浜環状北線の馬場出入口の工事での地盤沈下の規模をみると、東京外かく環状道路工事にむけて実施している現行の家屋調査の範囲はきわめて不十分ではないか。政府の見解を明らかにされたい。

十一 トンネル工事による陥没事故や地盤沈下が各地で相次ぐ中で、東京外かく環状道路計画地沿線の住民の不安が広がっており、緊急時の避難計画や連絡体制の整備を求める声が強まっている。東京都調布市議会、武蔵野市議会は国に対して「緊急時避難計画策定を求める意見書」を提出している。実効性のある避難計画や連絡体制を策定し構築する以前に、本線掘進工事が行われること等は許されないと考える。政府の認識を明らかにされたい。

右質問する。