

議会と自治体

日本共産党中央委員会発行

2021
No.273

対談 コロナ危機を乗り越えるために
高山義浩+田村智子

大阪市を守り抜いた「なにわの市民革命」
山中智子

特集 原発・気候変動・エネルギー問題の焦点 ②
明日香壽川/柏崎刈羽原発 持田繁義/東海第二原発 江尻かな

[コロナ禍——自治体のとりくみ]
東京都 阿藤和之/東京・世田谷区 江口じゅん子/愛知県 山口清明

[球磨川治水問題]
松岡 勝/本村令斗

外環道工事で陥没事故

陥没、空洞、工費高騰、癒着と腐敗 ——もう外環道建設はストップするしかない

党東京都議

原田あきこ



前兆だらけだった事故

東京・調布市東つじが丘二丁目
の住宅街において二〇二〇年十
月十八日、市道の陥没事故が発生
しました。十一月二日には、その
原因調査のためのボーリング調査
中に、地下五層に全長三十層の地
下空洞が見つかり、さらに十一月
二十一日には全長二十七層の新た
な空洞が発見されました。

これらは決して突然起きたもの
ではありません。外環道(外かく
環状道路)計画はこれまで、酸欠

空気の発生、未確認の人工的な孔
からの地下水噴出、そして振動
と、異常な現象が途切れなく続
き、日本共産党都議団はその都度
追及してきました。振動でいえ
ば、一九九三年三月の質疑で住民の証
言を取り上げましたが、「早朝四
時、異様な振動に目が覚め、工事
でもしているのかと外に出たが、
何も音はしない。けれども家に入
ると、家の中のさまざまなき間
がカタカタとぶつかり、震度は2
〜3と思われるような体感振動が
あり、これが数分などではなく、
一時間以上にわたって感じた」と
いう実態を示し、私は「目が覚め
るほどの振動が起きたとすれば、

それは地盤への影響を不安視して
当然」とし、地盤変動について調
査と対策をおこなわせるべきと指
摘していました。事業者のNEX
CO東日本の小島徹社長は二十八
日、「大深度での掘進が地表に影
響を与えるとはまったく思ってい
なかつた。陥没は想定外」と言い
ましたが、まさに前兆だらけの事
故だったのであり、「想定外」な
どといわせてはなりません。

大深度地下シールドマシン 工法の「安全神話」

そもそもシールドマシン工法は

事故を起こさない工法などではあ
りません。一般社団法人日本トン
ネル技術協会が二〇一三年十二月
に発行した「安全・環境に関わる
シールド工事トラブル事例集」に
は所属団体会員二十一社から集め
た、何と五十九例もの深刻な事故
事例が掲載されていました。最近
でも相鉄東急直通線のシールド工
事による環状2号線の陥没、杉並
でも第二桃園川幹線の水没事故な
どが起きたばかりです。

ところが外環道計画やリニア新
幹線計画ではそうした現実とかけ
離れ、外環道計画ホームページの
Q&Aには「本線トンネル工事は
シールド工法を採用しており、地
上への影響は生じないと考えてお
ります」と書かれ、リニア計画で
は「大深度地下は強固な支持地盤
上面よりさらに深い箇所となりま
すのでシールド掘削中に生じるカ
ッターフィットからの切削音や送
泥水音などが地盤を伝わって地上
部分において騒音振動が問題とな
ることはないものと考えていま
す」と書かれています。地下深い
から安全、シールドマシン工法だ

から安全……この安全神話はさまざまな影響を計画自体に与えています。

例えば、外環道計画の環境影響評価では、陥没箇所が非常に弱い地盤であったことを示していましたが、地上に影響は及ぼさないという立場からなのか、地盤沈下や振動騒音が起きるかもしれないと予測し、調査するポイントはずべてジャンクション周辺に限られており、本線の地上部では調査ポイントが置かれていません。

本線上はボーリング箇所も少なく、地盤調査も空洞調査もまったくなされていません。

さらには避難計画も作られませんでした。そのかわりに作成した「トンネル工事の安全・安心確保の取組み」で示された連絡体制は今回の事故で機能せず、緊急時に地域を巡回して避難を呼びかけることになっていったマイク付き緊急車両も現場には現れません。ちなみに都議会で知事に対し、この「取組み」が機能しなかったことについて問題を感じないかと質問すると、「トンネル工事の安全・

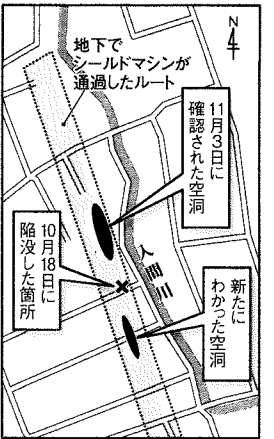
安心確保の取組み」では、トンネル内に掘削土以外の土砂等が大量流入する時を「緊急時」としており、今回の事象は該当しないと驚くべき答弁が返ってきました。「安全・安心確保の取組み」に書いていないから「緊急時」ではないというつもりでしょうか。大深度地下シールドマシン工法の安全神話は、このように計画や事故対応に重大な影響を与えてしまっているのです。

事故原因の徹底究明と情報公開

事故の原因究明が必要です。シールドマシンが地下の土壌を過剰に掘削し、地中に空間が発生したことが最も陥没の要因として予想されますが、もしくは長く続く振動により、地盤が液化状を引き起こしたか、あるいは地盤の弱部を崩壊させたかもしれないという意見もあります。それを明らかにする調査としては陥没現場直上と近隣複数のボーリングです。現在、

ボーリング調査とともに、音響トモグラフィ調査といって数十メートルの先の空洞を発見できる機器を用いて調査を開始しています。さらにはこれまで何度求めても実現しなかった衛星を使った地表面測量GNSSも開始します。こうした調査が開始されたのは重要なことです。

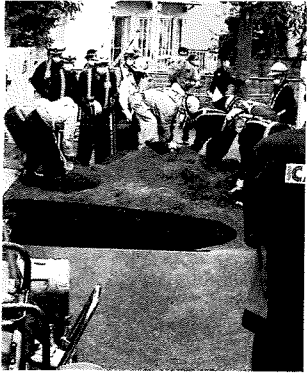
しかし、調査とともにきわめて重要になるのが調査結果、およびこれまでの掘進データの公開です。外環工事は徹底して非公開体質で、圧力計測値やその管理基準値（数段階の基準値を超えることに対応を規定するもの）などモニタリングデータ、掘進日報、地表面高さの測量結果などなど、他の事業では公開されているデータも外環では公開されません。とくに地表面高さの測量結果は、日ごろ「情報公開は国等事業者の判断」といつてはばからぬ都建設局でも、「公表が望ましい」といわざるを得ないほどの基本情報です。しかし、国等事業者（国交省とN



ることができ音響トモグラフィ調査も二つの機器を結ぶ間の空間しか見ることができないため、無数のボーリングが必要になります。外環の大深度地下トンネルは土木工学上、地上部分ではおよそ百三十メートルの範囲で影響を与えうるといわれています。実際、その範囲からの振動や外壁の剥がれ落ちが報告されています。振動はこれまでの四・五メートルの掘進のどこでも確認されており、もはや全地域で家屋下の調査が必要で、重大課題となりつつあります。

第三者監視組織の創設を

現在、情報管理と施工管理、緊



慌(10月18日、東京調布市。筆者撮影)住宅街の道路が突然陥没し、埋める作業員たち

急対応を一手に引き受けるのがトンネル施工等検討委員会という有識者組織です。事業者が設置しており、第三者組織ではなく非公開です。これまで酸欠空気が出て振動が起きても問題ないとしてきた問題の組織ですが、ほぼ同じメンバーの「トンネル施工等検討委員会」が事故原因の究明を非公開でおこなっています。これらと比べ「より中立的な」組織と自称しますが、メンバーが二人加わって、行政側の参加者が「委員」から「オブザーバー参加」になっただけの、ほぼ同じ顔ぶれです。

同検討委員会にこれまで自治体で唯一出席することができていたのが東京都建設局の三環状道路整備推進部長でした。これまで住民の声を聞かないばかりか、国等事業者の言い訳をくりかえしてきたのが同部長でした。実はこの部署は創設が二〇〇九年で、これまで七人の部長がいましたが、なんとすべて元国交相の職員だったことが、十一月十一日の決算特別委員会全局質疑で明かされました。こ

れでは住民の側に立ったまともな議論が進むはずがありません。横浜環状北線というシールド工事では、地盤が弱くことがわかっていたために「地盤変動監視委員会」という第三者組織が設置されており、地盤沈下が発生した際もこの組織が因果関係の認定をおこないました。外環道計画でもこのような重大な事故を起こした以上、第三者監視組織の創設を求めなければなりません。

大深度法の破綻を明瞭にさせる

今回事故が起こり、あつてはならない地上への影響が確実となり、今後賠償をどのようにおこなうかが問われることになりました。実は、大深度法は二応地上への影響が起こりうる前提に立ち、事後の賠償の手続きについて規定しています。大深度法が問題となるのは事前の補償が必要ないというところにあります。土地の所有権はずっと地下まで続くとされて

いますが、十一月十一日の決算特別委員会全局質疑で明かされました。こ

また、情報の速報性に問題があります。酸欠空気発生ときは住民に知らせたのは三カ月経ってから。今回も最初の空洞が見つかったと公表があったのは十一月四日ですが、実は十一月二日には発見されていました。しかも空洞の一部はアパートの下にもかかわらず、住民には知らせなかったのです。まさに「底抜け」の隠蔽体質です。

ところで現在、空洞調査がおこなわれ始めていますが、これが大変な行き詰まりを見えています。今回の空洞発見はいつでもボーリング調査をおこなうていて偶然発見されたものです。家屋の下を見

いますが、地下四十メートル以深は「通常利用されない空間」だから、公共性があれば、事前の補償なく利用してもかまわないと定めたのが大深度法なのです。地上に影響しない」という安全神話は、国等事業者が大深度法と現実と矛盾をきたさないように作られたものといえるのかもしれない。

都の姿勢を改善させる

これまで東京都は、情報公開にしても安全対策についても「第一義的には国等事業者の責任」という立場をとり、まるで東京都には

何かを言ったり、動かす権限がないかのように振る舞ってしました。そこで党都議団は今回、都知事の権限に注目し質疑しました。外環道計画は都市計画道路としての認可を受けた道路であり、都市計画法上の知事の権限がありません。来年の三月には事業認可の期限が迫っており、延長するなど求めました。都市計画法第八十条では報告を求め、勧告、助言等をおこなうことできると規定されており、八十一条では認可の取り消し、八十二条では立ち入り調査権まで規定しているのです。第一義的には国等事業者、どこるか、東京都は住民の立場に立って事業を監視する、きわめて重たい権限を有しているのです。

さらには大深度法第七条には「大深度地下使用協議会」の規定があり、大深度地下利用の基本方針「II2 既存の施設等の構造等に支障が生じる恐れがある場合の措置」として、「大深度地下使用協議会を活用して適切な処置を講じる」と規定されています。都は関係自治体の参加を求めつつ、使

の動きがあり、杉並区では議会において担当の課長が、大深度法には疑義がある旨の発言もしており、外環道計画の根本が問われ始めています。

用協議会の開催を求めるべきと党都議団は訴えています。住民の側に立って、都民から与えられた都知事の権限をいまこそ生かすときです。

跳ね上がる総工費

陥没がおきるまで外環道計画の最大の問題は、なんといっても二〇二〇年七月三十日に事業評価委員会が発表された総工費の激増でした。その額、実に七千六百億円。当初一兆二千八百億といわれていた総工費は、二〇一六年に一兆六千億円に、そして今回で二兆三千五百億となりました。しかも、その内訳を見ると今後さらなる増大が確実です。今回の増額要因は中央JIC（ジャンクション）の地中拡幅部五千三百六十億円と二千数百億円の各JIC周辺の地下水対策、軟弱地盤対策ですが、青梅街道IC（インターチェンジ）におけるそれらの対策が計算に入っていないため、今後、数千億円単

位の増額が確実です。そこに今回の陥没や空洞周辺の補償費用、これまでの四・五キロ沿線の調査、そして今後の路線の調査と対策のしかかります。十六キロ中四・五キロしか進んでいないのであり、最終的な総工費は青天井です。「しんぶん赤旗日曜版」のスクープ（九月十三日号）もありました。鹿島が工期内に終わらせられなかった仕事を国交省が容認して全額を支払い、残務を鹿島に随意で再発注して当初の倍額超を支払う便宜を図ったとする報道です。談合問題が発覚した後、今度はこのようななかたちで税金がむさばられようとしています。

七月二十八日、都知事は国交省から七千六百億円の総工費増について意見を問われ、翌二十九日には事業継続をもとめる意見を付しています。そこに何の検証もなかったことは明らかです。さらには、今回の事故の検証真つ只中の十一月、東京都は「国の予算編成に対する東京都の提案要求（最重点事項）」に外環道計画の東名以南整備促進を掲げまし

た。都知事は第四回定例議会の所信表明でも事故に一切触れることがありませんでしたが、一方で国に対してさらに十六キロの東名以南整備促進を求めるなど、常軌を逸しているといわざるを得ません。

動き始めた自治体

しかし一方で、本線沿線の自治体が必要な役割を果たそうとしています。調布市はいち早く、国等事業者に遺憾の意を表明する申し入れをおこない、事故原因の徹底究明とともに緊急時対策の徹底を求めました。世田谷区も区内工事地域の安全性の確認と今後の再発防止策を求めると同時に、原因究明まで工事を再開しないよう求めています。次いで武蔵野市は市長が要望書を出すのに続き、議会が全会一致で意見書を探択し、情報公開を求めるとともに原因究明までは工事を再開しないよう求めました。三鷹市議会でも意見書提出

てはなりません。事故現場付近だけでなく、広く都民に大深度地下シールドトンネル工事の問題点を

周知し、政治を変えようとの重要性を語っていかねばなりません。（はらだ・あきら）