

矛盾と破綻は明瞭——外環道工事はただちに中止を



とや英津子
（日本共産党東京都議会議員団政策調査副会長）

都議団の指摘無視して起きた陥没

二〇二〇年一〇月一八日、東京・調布市の住宅街、東京外かく環状道路（以下、外環道）本線トンネル工事の直上で陥没事故が発生。その二週間後には、陥没箇所北側に、地表から五層の深さに、厚さ三メートル、長さ三〇メートル、幅四メートルという大規模な空洞が発見され、以後翌年一月までにさらに二つの空洞が発見されました。このトンネル工事については、国と事業者、都も四

〇メートル以上の深さの大深度だから地上への影響はないと、安全神話をくりかえしてききましたが、それが文字どおり神話だったのです。

日本共産党都議団は、国会議員団、沿線自治体議員団と連携して、トンネル掘進工事が開始された当初から、事故の危険性、地上への地下水の噴出、酸欠空気の発生、振動など外環道工事の問題点をくりかえし指摘してきました。しかし事業者のNEXCOも国も聞く耳を持たず、情報公開にも応じま

せんでした。そして東京都もこれを追認してきました。こうして起きたのが陥没事故です。

事業者の能力不足断じた東京地裁

住民の不安と恐怖、国や事業者、都への不信任は強まり、外環道計画線の周辺住民一三人は二〇二〇年一二月、東京地裁に国やNEXCO東日本・中日本を相手に工事差し止めを求め仮処分請を行いました。

そして今年二月末、東京地裁は陥没・空洞事故がおきた箇所を含む約九kmの区間について、トンネル工事の一部差し止めを命じる決定を下しました。事業者は事故から一年以上経っても再発防止策を示すことができず、そのもとでトンネル工事が再開されれば、再度、陥没・空洞事故を生じさせる恐れがあるというのが、主な理由です。つまり事業者は、現状、工事をこれ以上続ける能力がないと判断されたようなものです。計画区間一六km全体の開通の見直しもつかなくなりました。

裁判の意見陳述で、原告のお一人は「私の家と生活、家族が受ける物質的、精神的負担を含めた損害について賠償し、工事開始時、一年、二年、三年後、それ以後の私の家と、このまちな姿を明確に示していただけなければ到底納得はいかない」と述べました。国と事業者、東京都がただちにやるべきことは、もはや見通しを示せなくなった工事を今すぐ中止し、陥没現場に足を運び、被害住民に直接、誠実に謝罪し、十分な補償を行うことです。

事業者の不誠実な対応

実際、事故後もなお、陥没事故現場

の住民に対する事業者の対応は大変不誠実で乱暴です。

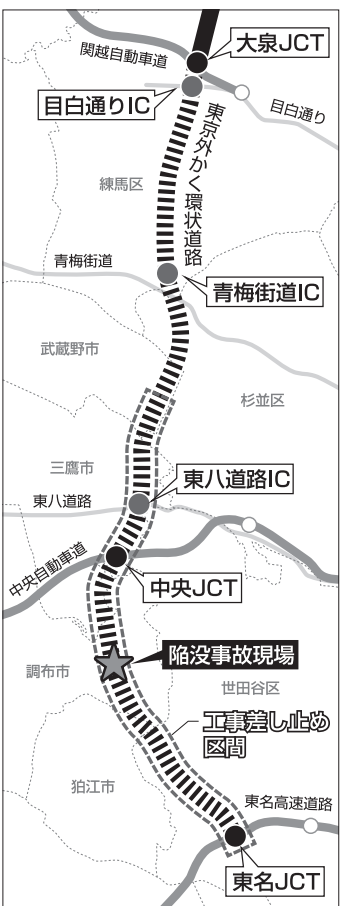
今年一月末に、陥没地点から十数メートルの地点の住宅脇でアスファルトにへこみがみつき、住民が事業者に状況把握を求めましたが、一向に返事がありませんでした。へこみを発見、連絡した方は、一昨年の陥没事故の際、道路のへりのへこみに三〇cmほどの亀裂ができ、それが一時間ほどで大きな陥没の穴に広がっていった様子を目の前で見ていました。

やむをえず文書で申し入れ、ようやく対応があったかと思えば、ストーリートビユで過去と比較して、以前から

地盤の緩みの疑いは晴れない

事故の影響による家屋被害はトンネル直上だけでなく、広い範囲で広がっています。住民らは家屋と外溝部の隙間がどんどん拡大している、ベランダに亀裂ができた、など二二〇カ所以上の家に損傷が起きていると訴えています。そして、特に被害の大きい入間川東側地域について、地盤に緩みが生じているのではないかと訴えてきました。都議団もいち早く現地の写真や日経新聞の独自調査報道を示してこの問題を追及しました。

しかし、国も事業者も、トンネル直上以外は地盤の緩みを認めず、昨年三月にまとめた調査結果には、入間川東



側地域の地盤については何も記載がありませんでした。

そこで住民らは昨年九月、芝浦工業大学の稲積真哉教授に依頼し、独自の調査に踏み切りました。その結果、四地点で、地下五メートルまでの表層部分で、地盤の強度を示すN値がきわめて低いことが判明し、地盤の内部撮影では多数の空隙、隙間が確認されました。

事業者はあわてて独自の追加調査にのりだし、住民調査の結果を否定。しかし最近になって、この入間川東側地域の買い取りを事業者が働きかけていることが報道されました。事業者は、トンネル直上の地盤補修のための資材置き場として使用したいと主張していますが、不都合を隠すためではないかという疑念は晴れません。このように、実態としても、調布市での陥没・空洞事故は何も解決していません。

掘進再開は許されない

ところが国と事業者は、まったく反省の素振りも見せずに、新たな暴挙に

家屋被害は掘進による振動が原因

この他にも外環道工事はいくつもの重大な矛盾に直面しています。

国と事業者はこれまで、陥没事故を引き起こしたトンネル工事による地盤への影響範囲をトンネル直上に限り、それ以外の地域でおきた家屋被害や健康被害について、個別に補償の相談にはのるものの、工事との因果関係、特に工事が引き起こす振動・騒音、低周波音の影響によるものであるという点については明言を避けてきました。

都議団はこの点を明確にするよう都議会できりかえし追及しました。そうした中、NEXCO東日本は、昨年一月に調布市で開いた住民説明会で、「家屋損傷については、陥没・空洞箇所周辺で、トンネル通過前後の家屋調査の比較において損傷の拡大や新たな損傷が確認されており、トンネル屈伸による地表変位や振動の影響により生じたものであることの否定は難しいと考えられます」と回答しました。

出ました。二月二五日に練馬区の大泉ジャンクション側から、また三月四日には三鷹市の中央ジャンクションのランプ部分（トンネル本線と地上をつなぐ部分。この部分は工事差し止めとなっていない）について、トンネル掘進工事を再開したのです。

工事の再開をめぐり、調布市の陥没地域の被害住民連絡会はじめ沿線の一五の団体など多くの住民・関係者はいっせいに抗議し、再開中止を求める申し入れや要請を行いました。練馬区内の青梅街道インターチェンジ周辺の住民有志は、外環道インター建設によって生活環境は破壊される、また調布市での陥没事故と同様の危険にさらされており、工事再開は外環沿線の全住民を愚弄するものだとして、住民説明会に対して抗議の申し入れを行い、ボイコットしました。

沿線自治体からも次々と意見が上がりました。武蔵野市議会では三月二八日、本会議で「沿道住民が納得するまで工事を再開しないこと」を求める意

これは、今後もシールドマシンの掘進を続ければ、他の箇所でも広範囲に家屋被害が起ころうることを意味するもので、きわめて重大です。また陥没事故以前に工事済みの世田谷区のルート直上で起きた家屋損傷についても、再度検証が必要になっていきます。

陥没地域の被害住民は一月、専門家を招いてシンポジウムを開催。この中でも、必ずしも外環道計画に反対ではない専門家からも、事業者が、工事による振動の地盤への影響範囲をトンネル直上に限っていることについて、厳しい批判が寄せられました。

三月の都議会予算特別委員会でも、この点について都の考えを質しましたが、正面から答えません。国と事業者、東京都はこれまでの姿勢を明確に転換する必要があります。

低周波音による健康被害

トンネル掘進によって住民は低周波音被害にも悩まされてきました。国と事業者は、トンネル掘進工事で低周波

見書が全会一致で可決。杉並区議会も二月、国と事業者に対し意見書・要請書を提出しています。

都議団も、国会議員団、沿線区市議員団と連携して議会論戦とともに国交省へ申し入れを行い、現地にも足を運びました。

住民の反対を無視して再び事故

四月一三日、住民や自治体の危惧は現実のものとなりました。再開したばかりの大泉ジャンクション側の工事で、シールドマシン前面のカッタービット（地山を掘削するための歯）が損傷する事故が発生。原因は、地中壁の設置位置が設計値よりもずれており、この地中壁の鋼材にシールドマシンが接触したためとされています。

裁判所の工事差し止めの決定を重く受け止めることもなく、住民の反対も無視して工事再開を強行し、その直後に再び事業者の施工能力に深刻な疑問を抱かせる事故を起こした外環道工事。やはり中止するしかありません。

音が発生することは認めているものの、それが原因で健康被害が起きたとは認めていません。環境アセスメントでも、トンネル掘進工事中の振動、騒音、低周波音による健康被害予測は想定されていません。

しかし専門家と市民の手による聞き取り調査によって、トンネル工事中やその後、耳鳴りや不快感、体調不良に襲われている住民がいることが明らかとなっており、国や事業者はきちんと責任を認め、これに相応しく補償を行うべきです。

費用面でも破綻は明瞭

国会では二月一六日、笠井亮衆議院議員が質問。陥没事故の地盤補修工事だけでなく、国交省も世界最大級の難工事と認める、本線トンネルと地上を結ぶランプトンネルを大深度地下でつなぐ「地中拡幅部」工事についても、工法がまだ決まっていないことを告発。ますますトンネル開通の見通しがなく、はっきりしました。



外環道の現地調査で、青梅街道インター予定地付近の住民から話をきく山添拓参院議員、とや都議ら = 2月1日

「現段階では総事業費を見通せる状況にはございません」と答弁。費用面からも工事の行き詰まりは明瞭です。

大深度法は廃止を

「しんぶん赤旗」日曜版二月二七日号が、陥没事故現場は本来NEXCO中日本の事業範囲であったにもかかわらず、実際に工事を行っていたのはNEXCO東日本であったことをスクープ。この問題を山添拓参院議員が三月九日、国会でとりあげ、大深度地下法にもとづく大臣の認可を受けていないNEXCO東日本に工事を丸投げし、事故が起きたことを突きつけ、国の責任を追及しました。また陥没事故後、

大深度地下法の破綻は明瞭であり、廃止するしかありません。

外環道中止へさらに力をつくす

都議会での外環道問題の追及は、日本共産党東京都議団の独壇場です。陥没事故が起きた数時間後に一番に現地へ駆け付け、その後もくりかえし現地に通い、住民のみなさんの声を何度も聞いて論戦に臨んできました。

昨年二月の本会議で、都議団の代表質問に小池百合子知事は陥没事故について「外環シールド工事が要因とされたことはまことに遺憾」と工事が原因であったことを認めました。しかし、国も事業者も東京都も、これまでの住民無視の姿勢が大惨事を起こしたことに根本的な反省がありません。

事実にもとづく追及は国も事業者も東京都も追い詰めており、大深度地下を利用した外環道計画がいかに無謀なものであるかを浮き彫りにしています。外環道工事を中止に追い込むためさらに力をつくします。(とや・えつこ)

さらに都議団が昨年三月の予算特別委員会で明らかにしたことです。事業化当初、一兆二八二〇億円だった事業費が、一昨年九月、陥没事故の直前の時点で既に二兆三五七五億円、当初の一・八倍に膨れ上がり、費用便益比(B/C)は一・〇一となっており、今後、事故対策や工事中断でさらに跳ね上がり、費用便益比も一を割るのは確実だと指摘。渡辺猛之国交副大臣は

国が大深度地下法にもとづく大臣による大深度地下の使用認可について、「認可は工事の安全を担保したものではありません」と言い逃れを始めていることを厳しく批判。斉藤鉄夫国交大臣は「事故の責任は第一義的にその施工者にある」と責任逃れを繰り返しました。

地上に影響がないことを大前提とし