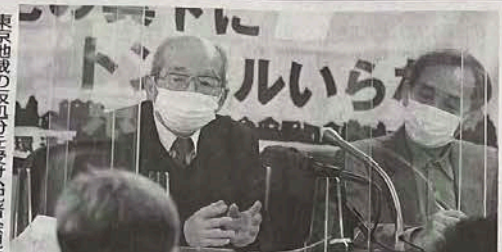
外環道一部差し止め決定

検証

工事全面凍結 住民ら迫る

東京外環状道路（外環道）のトンネル工事差し止めを一部認めた28日の東京地裁決定は、住宅街で道路が陥没する事故が現実に起き、住民が抱える不安は看過できないと判断した。ただ、差し止め区間は一部にとどまり、住民らは「全面凍結すべきだ」と国などに踏み込んだ対応を迫った。



東京地裁の仮処分を受け、記者会見する周辺住民の丸山重威さん（左奥）ら＝東京・霞が関の司法記者クラブで2月28日、北山夏帆撮影

「画期的な決定だ」。仮処分を申し立てた住民と弁護団は同日夕、東京都内で記者会見し、主張を一部認めた決定を評価した。ただ、工事区間の直上付近に住み、差し止めが認められた東京都調布市の丸山重威さん（80）は「差し止めの範囲は狭すぎる」と険しい表情を変えなかった。

丸山さんが自宅を購入したのは1980年。当時、高架式を予定していた外環道の計画は、約3000世帯の立ち退きを必要とし、住民の反発から凍結されていた。だが、99年に石原慎太郎氏が都知事に初当選すると計画は動き出した。2007年に地下方式に変更され、その後、大深度地下工事の計画が進んだ。

「憲法は財産権を保障しているのに、なぜ人の家の地下で勝手に工事をすることが許されるのか」。丸山さんら一部住民は、崩落の危険性などを理由に反対した。しかし、国などは「地上への影響はない」との立場を崩さなかった。17年2月にシールドマシン（巨大掘削機）による工事が始まり、司法に救済を求めた。

20年10月18日、懸念は現実に変わった。昼前に丸山さんの自宅からわずか30㍍離れた道路に亀裂が見つかり、夕方には大きな穴（長さ5㍍、幅3㍍、深さ5㍍）に拡大した。事業者は工事を中断し、地盤の監視強化などの再発防止策をまとめたものの、工事自体の危険性は認めなかった。

地裁決定は、工事が再開されれば丸山さんの自宅に倒壊などの危険性が具体的に認められるとした。丸山さんは「近隣に住んでいた人がいなくなり、工事の影響で町が虫食い状態になっている。事業者側は反省し、全ての工事を止め、再検討してほしい」と訴えた。

一方、決定は他の申立人12人については、具体的な危険性が認められないとして申請を却下した。国井さわ美さん（66）は「うれしいのが半分、悲しいのが半分」とし、「工事が止まったのは陥没があったかなかったかの違いだけ。工法が安全という確約はなく、住民が不安な日々を送ることは変わらない」と話した。【遠山和宏、遠藤浩二】

「他区間は継続」東日本高速道路

地裁決定は地盤の状況を詳細に検討した。調布市の陥没事故が起きた現場と同じ地盤であれば、再発防止策が具体的に示されていないため陥没や地盤の空洞が生じる恐れがあるとした。ただし、地盤が異なる地点の危険性は認めておらず、事業者は再開区間を含め工事を継続する構えだ。

東日本高速道路の有識者委員会は21年3月に公表した報告書で、陥没事故が起きた現場の地盤を、表層が薄く、トンネル掘削の影響が地表面に及びやすい「特殊な地盤」と指摘。夜間の掘削停止中に土が固まり、土を軟らかくするために注入した薬剤が周囲に浸透し、掘削時に土砂を過剰に取り込んだことが事故原因とした。決定もこれを「特に不合理な点は認められない」と支持した。

事業者側は陥没事故後、事故が起きた東京都世田谷区の東名ジャンクション（JCT）側からのルートの工事は「地盤の補修などを優先する」として、再開の見通しを示してこなかった。しかし、2月25日には練馬区の大泉JCT側からのルートの工事が再開されており、決定は「東名側が再開されない保証もない」とし、東名JCT側からの掘進完了区間を含む約9㌔を差し止めるべきだとした。

住民側は、大深度地下工事は今回の地盤に限らず危険を伴うなどと主張したが、決定は「特殊な地盤ではない場所で陥没が起きていることはうかがわれない」と退けた。このため申立人13人のうち12人についての自宅倒壊などの危険性は認めず、大泉JCT側からの工事は継続できる内容となった。

東日本高速道路の担当者は取材に「差し止めの対象とならなかった区間の工事については、今のところは変更なく続ける予定だ」と明かした。【遠山和宏、木下翔太郎】

東京外郭環状道路を巡る主な経緯

1966年7月	高架方式でつくる都市計画が決定
70年10月	建設相が計画の凍結を表明
99年11月	石原慎太郎東京都知事が建設相と計画凍結の解除で合意
2001年4月	大深度地下利用法が施行
07年4月	地下トンネルでつくる都市計画変更が決定
14年3月	国が大深度工事を認可
17年2月	巨大掘削機による工事が開始
12月	大深度工事認可の無効確認を求めて住民が東京地裁に提訴
20年5月	住民側が工事の差し止めを求めて東京地裁に仮処分を申し立て
10月	工事直上の東京都調布市の道路が陥没。東日本高速道路が工事を中断
21年2月	東日本高速道路の有識者委員会が工事と陥没との因果関係を認める
22年2月25日	事業者側が大泉ジャンクション側からの工事を再開
28日	東京地裁が一部区間の工事差し止めを命じる決定

大深度地下工事

地権者の同意なしに地下40㍍より深い場所の利用を認める大深度地下利用法（2001年施行）に基づく工事。公益上の理由があることなどが条件。事業主側には用地買収が不要などのメリットがある一方、シールドマシン（巨大掘削機）による工事で、陥没や地盤沈下への懸念の声が上がっている。

識者「他の工事に影響」

今回の仮処分は他の工事にどんな影響をもたらすのか。芝浦工大の稲積真哉教授（地盤工学）は「事業者は事故のリスクに関する住民の不安に応えていなかった」と述べ、東日本高速道路などが住民説明会を開きながらも十分にコミュニケーションを取れていなかったと指摘する。事業者がそうした対応を取れば、今後も同様の司法判断が示される可能性はあるとみる。

国土交通省によると、地下40㍍より深い場所が利用しやすくなる大深度地下利用法に基づく工事は、外環道やリニア中央新幹線を含めて4件が認可され、うち3件が着工。リニア中央新幹線の建設計画では、東京都大田区などで大深度地下工事が予定され、住民らは昨年7月、JR東海に工事の差し止めを求める訴訟を東京地裁に起こしている。

稲積氏は、用地買収や地権者の同意なしに工事が進められる大深度地下利用法は住民を置き去りにしやすいとみる。「工事を強行するのではなく、時間がかかっても合意を重ねるべきだ」と指摘。事業者には、工事にリスクが存在することを前提に、住民の不安を払拭するよう求める。

一方、国交省幹部は「他の工事に影響することはないのではないか」と冷静に受け止める。差し止めの対象が再発防止策を公表していない区間に限られ、公表が済んで2～3月に工事再開を予定していた区間は外れたからだ。国交省幹部は同様の工事についても、事故防止策などを明示できれば影響はないとの見方を示した。【木下翔太郎、島袋太輔】