

報道機関各位

東京外環道路

本線トンネル東名北工事のシールド機発進は、時期尚早です。

2017年2月19日

東京外環道を考える住民の会沿線7区市連絡会

本日、国土交通省（国交省）、東日本高速道路株式会社（ネクスコ東日本）、中日本高速道路株式会社（ネクスコ中日本）は、住民の多くの要望を無視して、東名ジャンクションから井の頭通りに至る本線トンネルのシールドマシンを発進させようとしています。

私たちは、以下の理由で工事推進に反対します。

1. 昨年11月8日未明発生の福岡市博多駅前地下鉄工事現場の巨大陥没事故は、原因究明と対策が明らかになっておらず、2012年2月の岡山県倉敷市の海底トンネル水没事故（5名の作業員が死亡）の原因究明、および対策を国交省は明らかにしていません。
2. 最近開通した中央環状道路でも、五反田ランプ周辺での出水、陥没事故があり、大井南換気所での避難路構築時に本線トンネルがゆがむという重大事態が発生しています。
3. 外環道は、日本最大の16m直径のトンネル2本で構成される道路です。その巨大シールドマシンは16kmにわたり住宅街の地下を掘進します。自宅直下を掘られる沿線住民は、地盤沈下、陥没などに怯えています。
4. 外環道本線とジャンクション、インターチェンジとを結ぶ地中拡幅部は、最大直径54mにも及ぶ規模で、かつ「世界最大級の難工事」と、国交省自身が認めています。そのため、いまだに工法がきまっていません。この状況での本線掘進は常識に反します。
5. トンネル内の緊急避難路は、災害発生トンネルから隣のトンネルに避難する「横連絡坑」方式。地中拡幅部と合わせ、地中での接合部はシールドトンネルの弱点です。
6. 2017年2月2日～7日にかけて行われた「本線トンネル東名北工事に係るシールドトンネル工事」説明会において、たびたび国交省、ネクスコ東日本、中日本に対し、工事開始前に住民被害確認のための地盤変動調査、緊急避難計画の早急な立案を求めました。しかし、地盤調査に関しては、拒否され、また、緊急避難計画は掘進開始後に検討するとのひどい回答です。
7. ジャンクション、インターチェンジ部の区分地上権権利者に対する契約交渉は、あまりに一方的で財産権の侵害です。
8. このような状況では、とても住民の安心・安全は得られません。このため、私たちは地盤変動調査、避難計画の立案と訓練を優先することを、強く求めるものです。

報道機関各位には、ぜひとも取材していただきますよう、お願いいたします。

この件のお問い合わせは、以下にお願いいたします。

大塚康高 090-1858-6665

参考 東京外かく環状道路(東名一大泉)の問題

○東京外環は、世田谷区、狛江市、調布市、三鷹市、武蔵野市、杉並区、練馬区を縦断する全長16kmの高速道路で首都高速中央環状線に次ぐ長さであり、地下40m以深に本線トンネル2本をシールドマシンで掘る大深度法認可を受けた工事である。

○本線トンネルの直径は16mで過去最大。世界でも米国シアトルで施工中の直径17mに次ぐ大きさである。

○3つのインターチェンジ(IC)と3つのジャンクション(JCT)があり、約4割に大深度より浅い地下にランプトンネルや地中拡幅部などが設置される。

2015年に都市計画を変更し、インターチェンジと地表との出入口をつなぐ分岐合流地点の地中拡幅部は、本線トンネルを大深度の地中で切り開いて直径30~40m長さ300~400mの円筒形の空間を作る計画としたが、数億ずつかけて計12社に技術開発を発注するも、開発途上で未だに工法が決定されていない。

地下8~40m部分は、区分地上権の設定が必要として登記の変更を求めているが、全体の契約件数は50%にしか過ぎない。家屋等への被害、地価下落に伴う財産権の侵害等への対応が不十分で、なにより自宅の真下に空洞が掘られることにより、生命・財産の保全が図られないことに地権者の納得が得られていないためである。

○2本のトンネルを繋ぐ緊急避難用の横連絡抗を、東名高速一井の頭通り9.2km間に人車用3本、人用13本を掘削予定。

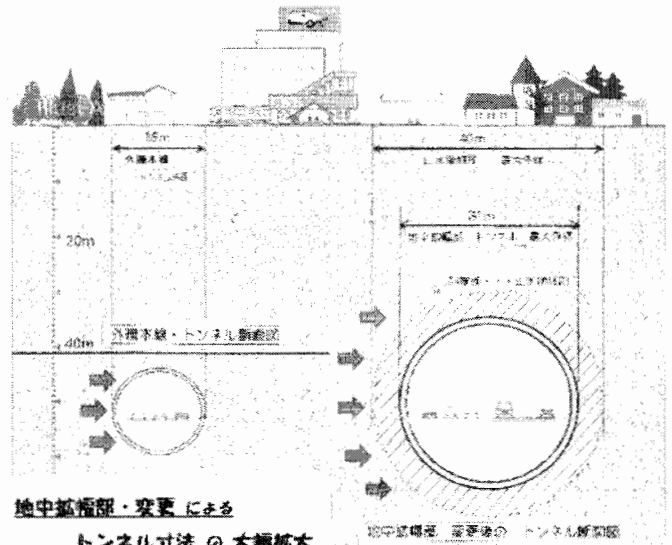
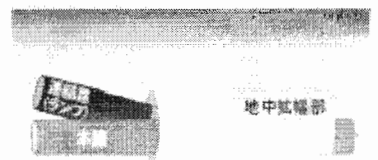
福岡や倉敷以外にも、シールドトンネルの事故例は数多く、最近では首都高速中央環状線でも、トンネルがゆがみかねない事態が発生しているが、地上への避難路設置のために地中でトンネルを切り開いたところでの事故であった。

○多くの都市部でのトンネルは、道路の下を掘削している。しかし、東京外環は住宅地の真下を通る。ボーリング調査は公共用地でしかできないため偏りがあり、環境影響評価でも大深度部分は雑な予測しかできていないとの指摘がある。

○大深度法により、大深度部分は地上の権利が及ばないとして地権者には特段の連絡手続きがない。一方で都市計画道路による制限(先買権、建築制限等)は課されたままである。さらに家屋調査を実施していることは、工事による影響がゼロではないことを示している。

○青梅街道インターチェンジでは、周辺住民の納得を得る手続きが不十分なまま事業化され、現在地権者を中心としたインター取り消し訴訟が係争中である。そのため買収が大幅に遅れている。

○計画線地帯は地下水の豊富な地域である。大泉の八の釜、石神井池、三宝池、善福寺池、井の頭池、国分



地中拡幅部・変更による
トンネル寸法の大径法大

寺崖線の実篤公園上の池、みつ池等、江戸の水源である湧水が連なっている。東京外環は地下にダムを造るようなもので、青梅を要とする扇状地を東京湾に向かって動く地下水を分断し、都心の地下水環境や生態系への影響も危惧される。

○このように、計画線地帯は、地下水を豊富に含む砂層、砂礫層など軟弱な地盤が斜めに重なっている。異なった地層を貫いて掘削されるトンネルによる影響は、思わぬところに生じるだろうと専門家が指摘している。

○換気所は16kmX2本のトンネルに対して5ヵ所のみ。トンネル内は強制換気が必要であり、換気所のある地域への負荷は相当なものである。大気汚染、PM2.5、振動、低周波被害等、環境への影響は計り知れない。

○そもそも、都市計画決定された1966年に、周辺住民を中心に大反対が起き、10万人署名の国会請願等により、当時の建設大臣によって凍結宣言がなされた。それを、石原前都知事が大深度地下方式にするとして計画推進へと舵を切った。2007年「国土開発幹線自動車道建設会議」(以下、国幹会議)で基本計画決定に至る経緯も議論不足が指摘されている。特に初の住民参加とされた「パブリックインボルブメント(PI)外環沿線協議会」は、東京外環整備が前提とされ、「道路の必要性からの議論」を求めた住民の声は反映されなかった。その後の、やはり住民参加で行われた地域別の「課題検討会」も、沿線住民は東京外環の大深度方式の認知度は非常に低いまの「市民参加」であり、「着工ありきの問題点の検討」が行われたに過ぎないといえる。

○国幹会議では、費用対便益が2以上あるとして事業計画が決定された経緯があるが、その後の交通量調査結果の公表がなく、「将来交通需要予測」が更新されておらず、事後評価は評価たり得ていない。当初の目的である都心の交通渋滞緩和も、首都高速中央環状線が開通したことで、すでに達成されている。

○建設費用は地中拡幅部の計画変更や、地質の課題等により上積みされており、事業再評価で1兆6千億円、1mに1億円かけることになった。山積する課題で今後更なる追加支出が見込まれる。国の財政が逼迫している中で、環境破壊の巨大公共工事よりも、社会保障等人の暮らしを支えることにお金をかけるべきである。