

国土交通大臣 赤羽 一嘉 様
東京都知事 小池 百合子 様

住宅地陥没！東京外環道路事業・工事の中止を求めます。

外環ネット

2020年10月18日、東京外かく環状道路(以下、「外環」)の大深度トンネル工事の真上である調布市東つつじが丘で「陥没事故」が起きました。陥没は幅6m×5m×深さ5mに及び、道路から住宅の下に及ぶものでした。人身被害がなかったのが奇跡的とも言える事態でした。

その2週間後の11月2日、この陥没箇所の北側に、今度は地表から5mの深さに厚さ3m×長さ30m×幅4mという大規模な空洞が発見されました。これも大深度トンネル工事の真上でした。

沿線住民は「いつどこで陥没が発生するかわからない」「自分の家の真下に空洞ができていくかもしれない」という恐怖と不安の中での生活を余儀なくされています。そもそもトンネル真上の住民は地権者であるにもかかわらず、何の説明も補償もなく勝手にトンネルを掘られているのです。

この間、外環シールドトンネル工事では、2018年の致死濃度の酸欠気泡発生とは別の場所で、新たに酸欠気泡が3月以降継続的に噴出しています。また、8月初旬からは騒音・振動、低周波音による健康被害、外壁のひび割れ、外床の亀裂などの被害が周辺住民から多数訴えられていました。

今回の事故を受けて、シールド掘削工事は中断を余儀なくされていますが、ジャンクション工事などは継続しています。事業者らは、これまでの事業推進の為のトンネル施工等検討委員会を横滑りさせて有識者委員会を発足し、事故原因の究明と再発防止策を検討しています。しかし、沿線住民の生活と財産にも大きな影響を与えている今回の陥没事故では、事業者からは独立した第三者委員会での徹底的な調査と原因究明が必要です。

外環の大深度トンネル工事について、事業者らは「40m以深の大深度だから、地上への影響はない」とする「安全神話」を幾度も繰り返し語ってきました。しかし、今回の事態は大深度地下工事であっても地上や地盤、環境に多大な影響を与えることを明らかにしました。

1966年に計画決定された外環計画は、高架を大深度地下化し2009年に事業化されました。工事は今後10年以上延長し、完成時期は不明なまま続けられようとしています。昨今の社会情勢、経済情勢の変化によりその社会的必要性も薄れている中で、当初費用の倍に積み増した2兆4千億円を投入して事業を続ける必然性は皆無です。

重要なのは、外環の計画沿線全域にわたって同様の事故が起こる危険性があるということです。住民のいのち、健康、財産を破壊する工事に公共性はありませぬ。今回のような陥没事故を2度と起こさないという保証はありえないのです。

私たちは、この外環事業・工事を直ちに中止することを求めます。

氏 名	住 所