調布陥没1年で集会

「事故で地域ばらばら」

専門家調査報告に住民

東京外郭環状道路（外環道）のトンネル工事の影響で東京都調布市の住宅街の市道が陥没してから十八日で一年を迎えるのを前に、住民らでつくる「外環被害住民連絡会・調布」が十六日、市内で集会を開いた。工事ルート真上だけでなく周辺でも地盤が緩んでいる可能性が指摘されたばかり。参加者から事業者の東日本高速道路に、積極的な情報開示を求める声が上がった。（花井勝規）

集会にはオンラインを含め約九十人が参加。ルート周辺の住宅で独自に地盤調査した結果を十三日に公表した稲積真哉芝浦工業大教授（地盤工学）が講演した。

東日本高速は、地中でトンネルを掘るシールドマシンから真上に、煙突状に地盤の緩みが生じたと説明したが、稲積教授はルート周辺の一カ所で地中のビデオ撮影をしたところ「蜂の巣状の空隙（くうげき）（すき間）ができていた」と報告。「工事の振動で表層地盤が緩み、不安定な状態だ。早急に（ルート周辺も）補強しないといけない」と指摘した。

会場の参加者からは「『トンネルの真上以外に地盤の緩みはない』との東日本高速のウソにだまされるところだった」との発言も。

自宅近くで空洞が見つかりながらも、わずか三十一㌢ルートから外れているため、東日本高速の地盤補修工事に伴う移転対象にならなかった女性（七七）は、近所で引っ越しをする家が出始めた様子を語り、「（陥没事故が）地域をばらばらにした」と嘆いた。

長年トンネル工事に携ってきた経験を持つ男性は、正確な事実究明のため、東日本高速が設置した有識者委員会に代わる第三者委員会の設置を求めた。

集会の最後、河村晴子さんら連絡会の二人の共同代表が、市道陥没を発端に地中から空洞が見つかった一年を振り返り、「不都合な情報を一貫して出さない東日本高速道路にだまされ続けてきた。住民は今、不信でいっぱいです」などとする声明文を読み上げた。

陥没事故から1年を前に、住民らが参加した集会＝16日、東京都調布市で

200世帯補修　掘削再開見通せず

東日本高速道路は、調布市東つつじケ丘のシールドマシンの停止位置から南に約二百二十㍍、幅十六㍍の範囲は地盤が緩んでいるとし、地盤の補修工事を行う方針で、工法を検討している。施工には住宅の解体・撤去が必要とし、対象の約三十世帯と仮移転を希望するか買い取りを希望するか話し合いを進めており、住民によると、既に引っ越した世帯もあるという。

同社は、周辺の約千世帯には家屋被害があれば原状回復のため補修するとし、調査や工事を進めている。九月末時点で二百五十五世帯から調査の相談を受け、うち二百世帯は補修工事を行っているか終えたという。陥没後に中断した掘削工事の再開時期は「見通せる状況にない」としている。

地盤が緩んでいる可能性のある範囲について、当初はシールドマシンの停止位置から南三百六十㍍としていたが、トンネル内からボーリング調査をした結果、二百二十㍍に縮小した。

しかし、稲積教授は独自の地盤調査の結果、シールドマシンの通過ルートの外側でも地盤が緩んでいると指摘。同社は「ルートの真上以外に緩みはないと考えているが、調査の中で緩みを確認したら適切に対応する」としている。

同じく大深度にシールドマシンでトンネルを掘るリニア中央新幹線の工事で、ＪＲ東海が、本年度当初としていた東京都品川区からの掘削開始を遅らせるなど影響が広がっている。

また、外環道の他にもシールド工事による陥没が起きており、国土交通省は、陥没などを防ぐための指針策定を目指し、有識者による議論を始めた。（加藤益丈）

調布の陥没・空洞を巡る経過

2020年	
9月中旬	調布市東つつじケ丘2の住宅街の地下を外環道のトンネルを掘削するシールドマシンが通過
10月18日	住宅街の市道が幅5㍍、長さ3㍍、深さ5㍍にわたり陥没。東日本高速道路は工事を中断
11月 3日	東日本高速のボーリング調査で陥没箇所近くの地中で長さ30㍍、幅4㍍、高さ3㍍の空洞が見つかる
21日	二つ目の空洞が見つかる
12月18日	東日本高速の有識者委員会が「陥没はトンネル工事が要因の一つ」と中間報告
21年	
1月14日	三つ目の空洞が見つかる
2月12日	東日本高速が原因について「特殊な地盤と施工上のミスが重なった」との見解を示す。緩んだ地盤を2年かけて補修する方針も表明
3月19日	有識者委が原因と再発防止策をまとめた報告書を公表
9月10日	東日本高速が、地盤補修の範囲を当初の360㍍から220㍍に縮小
10月11日	振動被害が深刻な住民らの求めに応じ、東日本高速が測量を開始
13日	芝浦工業大の稲積真哉教授が、ルート外側でも地盤の緩みを確認したとの独自の調査結果を発表