

東京・調布市の住宅街で起きた陥没事故により、大深度工法のリスクとして指摘されていたことが現実になった。多くの住民の生活と生命に関わる事が明らかになった今、枠組みの見直しは避けられない。

## 大深度工法の落とし穴——外環道とリニアの共通項

榎田秀樹

### ■住宅街に陥没穴

一〇月一八日。東京都調布市東つつじヶ丘二町目の住宅街の生活道路が陥没し、幅五メートル、長さ三メートル、深さ六メートルの穴が開き、周辺は騒然とした。

このニュースを「やはり起きたか」と受け止めたのが、東京都大田区田園調布の市民団体「リニアから住環境を守る田園調布住民の会」（以下、住民の会）の三木一彦代表（六三）だ。三木さんは住民有志とすぐに現場にかけつけ、住民の悲痛な声を聞いた。

「現場の住民の方たちは事故数週間前から、家屋が振動し、壁にヒビが入

るなどの被害を受けていました。しかし事業者がそれら苦情に対処しなかったことに皆さん怒っていました」

マスコミの連日の報道もあり、リニア中央新幹線（以下、リニア）計画にさほど関心を示さなかった住民にも陥没事故はヒトゴトではなくなった。今、田園調布の少なくとも住民は「同じことが田園調布でも起きるのか」と恐れている。

というのは、事故現場の真下の「大深度」（地下四〇メートル以深の地下空間）では、高速道路「東京外かく環状道路」（以下、外環道）を建設するため、

「シールドマシン」と呼ばれる直径一

六メートルの巨大掘削機が三車線のトンネルを上下二本掘り進めていたのだが、田園調布でも来年度からリニア建設のため大深度でシールドマシンが稼働するからだ。

外環道は、千葉県、埼玉県、東京都を円弧状に結ぶ道路計画で、一九六〇年代に計画されて建設が進んだが、東京都では住民の強い反対運動があり、外環道の大泉インターチェンジ（練馬区。以下、「大泉IC」）から南の区間の建設は当時の美濃部亮吉都政により一九七〇年代に凍結されていた。

だが二〇〇三年、扇千景・国土交通大臣（当時）が未着工区間を「大深度