

博多駅前陥没事故原因究明まで東京外郭環状道路工事の中止を求める 意見書

広く報道されたように、2016年11月8日午前5時5分、福岡県福岡市博多駅前交差点において、地下鉄七隈線延伸トンネル工事による大規模陥没事故が発生した。1週間後の15日には道路が復旧したが、8日未明から報道された、路面が崩れ落ち、信号機が火花を放って落下し、次々と陥没範囲が拡大していく様子は、多くの国民の背筋を寒くさせるには十分だった。加えて、11月26日には修復後の路面が再度7センチメートル沈下しており、事故が収束していないのではとの不安がある。トンネル工事が進められている東京外郭環状道路（以下、外環）沿線地域に住む住民たちは、鳥肌が立つほどの恐怖を味わっている。

福岡市は、原因究明のために国土交通省に第三者機関の設置を要請し、「福岡市地下鉄七隈線延伸工事現場における道路陥没に関する検討委員会」（第三者委員会）が国土交通省土木研究所に設置された。陥没部分には流動化処理土を流し込んだため、原因究明がどこまでできるのか、疑問が残るところだが、あってはならない事故であることは確かで、原因究明こそしっかりなされなければならない。2012年2月の5人の作業員が亡くなった岡山県水島工業地帯での海底トンネル水没事故では、国土交通省が原因究明の委員会まで組織しながら、ついに今もって真相を発表するに至っていない。あってはならない事故を未然に防ぐには、貴重な経験を十分に分析、検討し、真の原因を把握し、それへの対処方法を確立することである。

外環は、密集した住宅街の真下にトンネルを掘り進める工事である。加えて、三鷹市内には地上からのランプトンネルと本線トンネルをつなぐ直径30メートルを超える巨大な地中拡幅部が4カ所もある。トンネル上、及びその周辺に住む住民は、突然の陥没に見舞われる恐怖の中にいる。外環で起これば、陥没の範囲は博多の事故以上に広がることは必至である。これまでも、多くの住民が地盤沈下、陥没事故の不安を訴えてきたが、国土交通省は「大丈夫」と言うばかりで、住民の不安は高まりこそすれ、解消からはほど遠い状態である。

今回の地下鉄工事事故は、2度の陥没事故を踏まえて慎重に取り組みされたにもかかわらず発生した。地中のことは人知が及ばない部分があるということである。真相の究明によって、何が不足していたのか、何に注意すべきだったのか、工法の選択基準に問題はなかったのか、など外環にも当てはまるのが、見逃してはならないことがあるに違いない。

よって、本市議会は、国会及び政府に対し、沿線住民の安心・安全のために、下記のことを強く求める。

- 1 博多事故の原因究明が終わり、そのための対策が確実に見えてくるまで、外環の工事を中止すること。
- 2 地中での拡幅工事の工法が検証され尽くすまで、地上からのランプシールドトンネル工事を中止すること。

上記、地方自治法第99条の規定により、意見書を提出する。

平成28年12月21日

三鷹市議会議長 後 藤 貴 光