

辺野古 工程面も軟弱

政府は軟弱地盤がある大浦湾側の着工を強行した。自治体の自己決定権や環境への深刻な影響、工事の安全性など多くの問題を残したもので、強く抗議する（朝日新聞 1月12日社説）。同紙13日朝刊は表題とともに、「地盤改良めぐり 工期コスト膨らむ可能性」というタイトルで辺野古問題を伝えている。

大浦湾の埋立区域には「マヨネーズ並み」とも言われる軟弱地盤がある。ここにパイプを刺して内部に砂を流し込み、固めてからパイプを抜く。こうした工法などで約7万1千本の杭を作り、地盤を強化する。防衛省は、羽田空港や関西空港でも用いられた「一般的で施工実績も豊富な工法」と強調する一方、「難工事」と認める。

軟弱地盤対策をめぐるのは、防衛省が申請した設計変更を県が21年11月に不承認とし、法廷闘争となった。県が特に問題視しているのが、辺野古北側の「B27」と呼ばれる地点だ。深さ約90メートルまで粘土層の軟弱地盤が続いている可能性があるが、作業船では約70メートルまでしか改良工事ができないとして、強度を調べるよう求めてきた。

一方、防衛省は「B27」とは別の3地点から得られた調査結果を用いてデータを類推し、「70メートルを超える深度は非常に固い粘土層の分類される強度がある」と結論づけた。深さ約70メートルまでの工事で構造物の安定性は確保できると説明する。

だが、防衛省の報告書を分析した日本大学工学部の鎌尾彰司准教授（地盤工学）は「B27」の粘土層は別の3地点と異なり、「軟らかい粘土層の可能性があると指摘。地盤改良が不十分なまま工事を進めれば、「弱い粘土層が重い護岸を支えられず、施工中に護岸が壊れるおそれがある」と警鐘を鳴らす。

さらに施設完成後も時間をかけて沈下するとして、「滑走路がでこぼこ波を打って段差が生じる可能性がある。数年ごとに修繕が必要になり、コストがかかる」と語る。

政府は当初、総工費を3500億円以上としていたが、地盤改良工事に伴って19年に再試算すると、約2.7倍の約9300億円に増えた。埋め立てに必要な土砂量は約2020万立方メートルで、昨年10月末時点で辺野古南側に投入したのは全体の約16%。今後、約8年かけて南側より3倍広い北側の区域で5倍以上の土砂を投入する計画だ。総工費は22年度までに5割近い4300億円超を支出しており、さらに膨らみかねない。今後、新たに設計変更が必要になる問題が見つかれば、再び工事が止まる可能性もある。大浦湾で着工した10日、9年3カ月の工期を守れるかと報道陣に問われた岸田文雄首相は「工程に従って工事を進めるべく、全力で取り組んでいきたい」と述べるにとどめた。

こんな「公共事業」がなぜ許されるのか。大阪の万博とIRカジノ予定地の夢洲でも、軟弱地盤での公費投入の開発が問題になっている。辺野古と夢洲を注視していきたい。

(2024年1月16日)