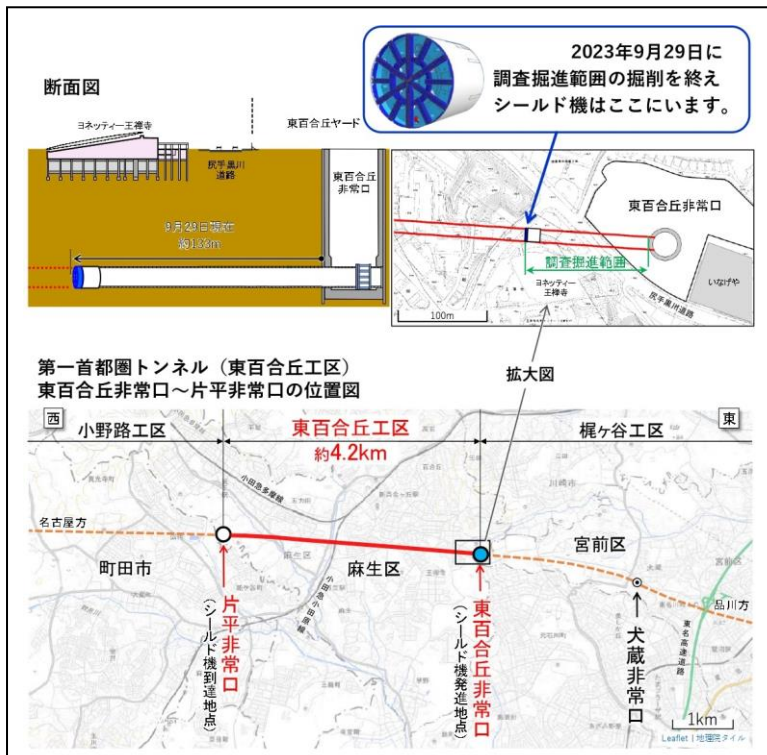


# リニア新幹線 NEWS—あさお・たま 号外

2023年12月 リニア新幹線を考える麻生・多摩の会  
<http://web-asao.jp/hp/inear>

## JR 東海が大深度トンネル調査掘進の結果説明会を開催 **いいのか？住宅の真下に巨大トンネル** 説明会で住民から疑問・意見の声をあげよう！

日時	会場	定員
12月17日（日）14時00分～	麻生小学校体育館 （麻生区上麻生3丁目24-1）	約200人
12月22日（金）18時00分～	麻生市民館大ホール （麻生区万福寺1丁目5-2）	約1,000人

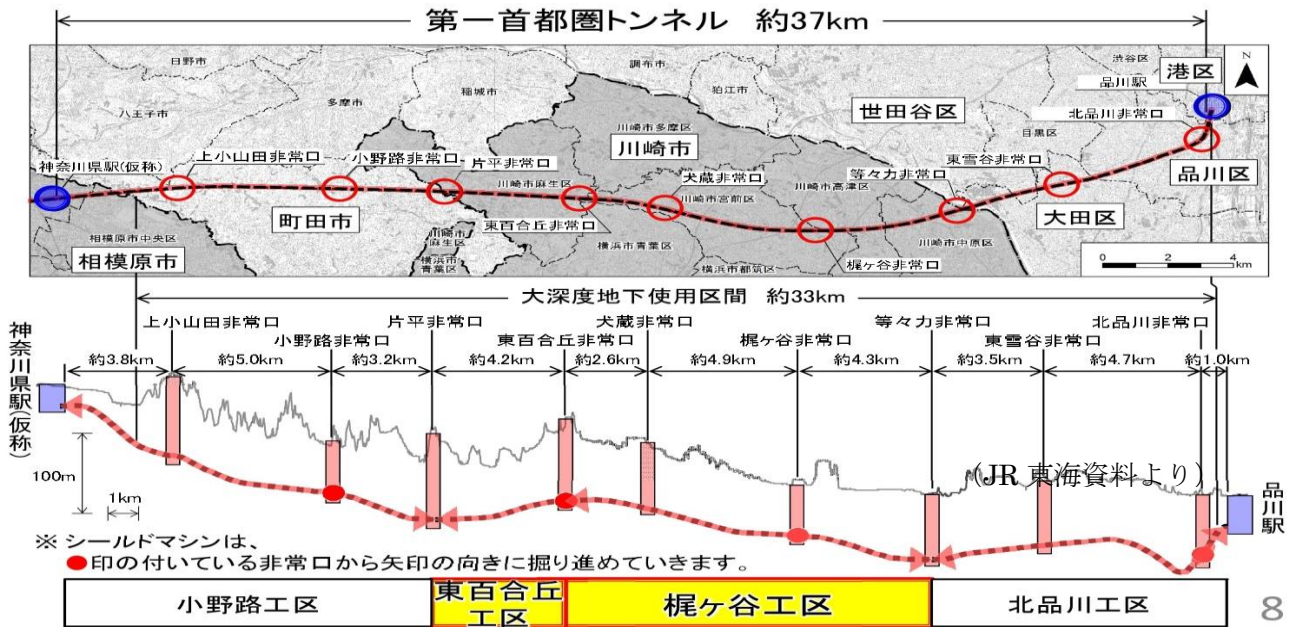


### 他人の土地を勝手に掘ってはならない

他人の土地の地下を勝手に掘ったり、建物を建てたりすることは誰（国も含む）であっても許されない。当たり前のこと。勝手に電柱を立てる、トンネルを掘るなどできない。地下鉄でも上下水道でも同じである。やるなら土地所有者の承諾と補償契約（土地の売買や借地料・使用料などの支払い）が必要。これは憲法の財産権・民法の所有権で保証されている。しかし今、これを全く無視したのがリニア新幹線の建設だ。多くの麻生区民が知らない間に東百合丘立坑から掘られた巨大なトンネル（ビル4階建て相当）は長さ133m

に達した。来年度にはいよいよ東百合丘3丁目のマンションの地下に入り、そして王禅寺東1丁目の35, 34, 14, 15番地の住宅の真下を掘りすすみ片平立坑に至る。まさに土地所有者の了解も補償契約もしないで勝手にやるのだ。こんな理不尽なことが許されているのか。

さて JR 東海は巨大な掘削機シールドマシンでヨネッテ王禅寺までの133mを「調査掘進」として半年かけて掘った。住宅地への「本格掘進（昼夜1日で10m掘る）」を開始する前に、「調査掘進」の結果の説明会を開催する。JR 東海は「振動、騒音、地盤沈下もなく、心配いらない」を強調するだろう。しかし、「調査掘進」と「本格掘進」とでは掘削スピードが全然違う。一方的なJRの説明をうのみにできない。やってみなければ何が起きるかわからない。（麻生区の住民より）



# リニアのトンネルはいらないの声を！

## 外環道の陥没事故では工事の差し止め判決も

■大深度トンネル工事の家屋調査は、「地上に影響しない」とした「大深度地下法」が破綻したことの証し

2020年10月、調布市の東京外環道建設現場で道路の陥没事故が発生し、原因はシールドマシンによる大深度トンネル工事と判明、昨年3月には住民訴訟による工事の差し止め判決も出されました。30世帯以上が転居を余儀なくされ、事業者のNEXCO 東日本は地盤の改良工事を開始しましたが、その後も新たな空洞が発見され、付近の川からは有害な気泡が発生するなど、工事再開の見通しは立っていません。



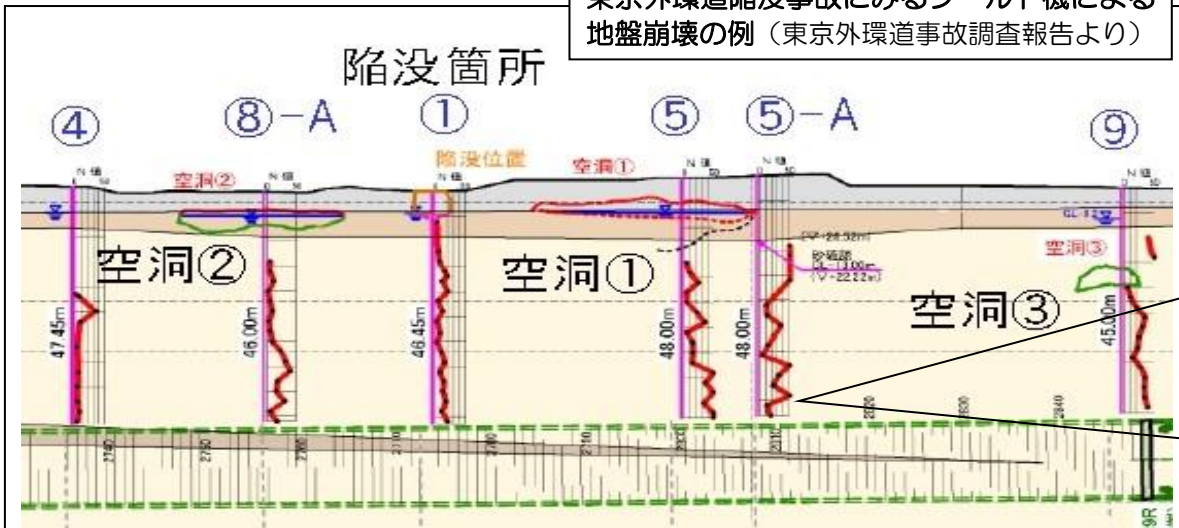
(2020年10月調布市の陥没事故)

JR東海は、川崎市の中原区・等々力から高津区、宮前区を通り、麻生区・片平までの全長16kmの大深度地下にリニア新幹線のトンネルを掘るために、昨年ルート上に住む3千世帯に工事前の家屋調査を始めています。従来、地下40m以深の大深度工事は地上に影響を与えないとしてきたJR東海ですが、東京外環道事故によって従来の説明は完全に破綻しています。



(直径14mのシールドマシン)

東京外環道陥没事故にみるシールド機による地盤崩壊の例 (東京外環道事故調査報告より)



陥没や空洞が発生した周辺の大深度は、地盤の堅固さを示すボーリング調査のN値がいずれも50を下回り、大深度の要件を欠いており、工事の認可取り消しに該当する。