

ここが問題！リニア新幹線

第118号 発行 2025年8月1日

リニア新幹線を考える東京・神奈川連絡会 linear-tokyokanagawa @googlegroups.com

提訴後のリニア工事事故について、国交省・JR東海は「答える必要はない」。裁判長は地下水枯渇・地盤沈下等について参考人に見解を求める

～7月24日ストップ・リニア！訴訟 控訴審第6回口頭弁論

7月24日午後、ストップ・リニア！訴訟控訴審第6回口頭弁論が東京高裁で開かれました。今回は原告側代理人の関島保雄弁護士が第6準備書面の趣旨について意見陳述を行いました。意見陳述で関島氏は、「静岡県の登山家の服部隆氏が昨年7月、大井川源流部に近い荒川岳、悪沢岳の蛇抜け沢踏破ビデオを上映しながら、「地下を貫通するリニア南アルプストンネルの工事を行えばトンネル上部の地表面の水の流れがかわり、大井川源流部の動植物に重大な影響が出る」と指摘し、JR東海に慎重な環境調査と被害の防止策を求めました。以下は関島氏の意見陳述の内容です。



東京地裁前集会（7月24日午後1時）

工事実施計画認可は国交大臣の裁量の範囲の逸脱・濫用である

■国や参加人（JR東海）は、認可後に生じた岐阜県瑞浪市大湫町の井戸水などの減水問題や要対策土問題、工期の大幅な遅れ問題等は、JR東海の事前予測を怠った「調査不足」ないし「手抜き調査」の結果、地域住民の生活を脅かし、水漏れや地盤沈下による生活侵害、生命身体の危機につながりうることを看過している。JR東海は不十分な環境影響調査を「問題なし」として報告し、国もその申請を厳しく審査することなく容認、国交大臣は工事実施を認可した。すばんな調査結果をもって認可したことは、国交大臣の裁量の範囲の逸脱・濫用である。

JR東海は大湫町の地下水流出防止対策を放棄した

■大湫町の地盤沈下は5月28日現在、井戸の減水が4か所、観測井戸水位低下は70m、今後10月までに更に2m低下すると見られる。地域の地盤沈下は25地点で最大8cmとなっている。地盤沈下は更に続き、1年後には最大26.4cmに達する見通しである。JR東海は当初薬剤投入によるトンネル内への地下水流出などを防止するとしていたが、九州・北薩線の地下水対策の断念を見て、薬剤投入の結果トンネル内に土砂が流入する恐れがあり、この防止策を断念した。これによって地下水の枯渇や地盤沈下が続き、地域がゴーストタウン化するのではないか。北薩線の崩落事故は、2024年7月25日にトンネル出口坑口より1870m地点で地表が盛り上がり、覆工コンクリートの剥落、トンネル内の土砂流入及び湧水が発生したものである。薬液注入工事により地下水の流れが阻害され、トンネル壁も崩壊したと見られる。

南アルプストンネル工事への影響が心配される

- 北薩トンネルの崩落事故は、JR東海が地下水漏水対策、環境保全対策に使ってきた薬剤注入工法の採用によるトンネル崩落の危険性をはらむもので重大な問題だ。リニアの南アルプストンネルは標高3000m級の山岳が約10座あり、トンネルの標高は800~1000m、最高標高差1400m、最少土被りは350mである。土圧差200~300mの北薩トンネルも大量の雨による地下水が新たな水道（水道）を通じて強大な圧力となってトンネルの覆工コンクリートを破壊したと考えられる。南アルプストンネルで薬液注入工法を採用しなくとも地下水のトンネルにかかる圧力は巨大であり、更に薬液を注入すればトンネル崩壊の危険は高まって、人命の損失は自動車被害の比ではない。
- リニアのトンネル工事は岐阜県の日吉トンネル以外にも多くの工事が予定されている。北薩トンネル事故を見てJR東海は地下水漏水防止対策に安易に薬液注入工法を採用することを放棄した。その結果、地下水は漏れ出しへ任せられしかなく、生態系の保全等の環境保全をあきらめるという状況になっている。

南アルプストンネル上の蛇抜け沢



■静岡県は、2024年5月23日付で、大湫町の井戸水枯渇被害は、南アルプストンネル工事に影響しないとの見解を発表した。しかし、トンネル上部の地下水位の低下は共通している。むしろ、多いが大井川源流部の荒川岳、悪沢岳の蛇抜け沢周辺には高山植物の群落や水生生物の生態系、大井川の水源に影響を与える可能性が高い。リニア訴訟の原告であった静岡県の登山家が昨年7月撮影した蛇抜け沢踏破のビデオをお見せしているが、最上部には豊かな自然が広がってる。この下にトンネルを掘るにはJR東海は慎重な環境調査と被害の防止措置が求められている。

この日の裁判の後、報告集会が開かれ、横山弁護士がリニア裁判の現状と今後を報告しました。

中間判決の一部差戻審の第1回口頭弁論は今年12月になる見通し リニア訴訟の経緯と現状～原告側弁護団事務局長 横山 聰弁護士

- 2014年10月7日の国交大臣のリニア工事実施計画（その1）認可の取消しを求めるストップ・リニア！訴訟は、2016年5月20日、沿線を中心に781名が原告となって東京地裁に起こされました。その後2019年3月13日に工事実施計画（その2）の認可を受けて60名余りが追加提訴し、審理は合併して進められました。



リニア訴訟提起

- 2020年12月、東京地裁が532名の原告適格を取り消す「中間判決」を強行し、このうち原告適格が認められた252名あまりの原告は地裁での裁判を継続しました。
- 原告適格を認められなかった原告のうち160名あまりが高裁に控訴しました。東京高裁は2023年11月28日、「中間判決で原告適格を認めなかった相模原市や愛知県春日井市の36名の原告についてリニア工事の影響の可能性はある」として、適格性の再審理を求め地裁に差し戻す判決を出しました。地裁の差し戻し審の第1回口頭弁論は今年12月に開かれる見通しです。しかし、この判決で高裁はその他の原告について原告適格を認めませんでした。こ



不当な中間判決

の不当判決をうけて30数名は現在最高裁に上告しています。



裁判官が実験線
視察

■そして、本訴のストップ・リニア！訴訟の東京地裁の審理は20数回の口頭弁論などを通じて、リニア工事の問題点や生活環境面の影響などが審理され、裁判官による山梨実験線の現地視察も行われました。ところが、2023年7月18日、裁判長は原告の求めをすべて棄却する不当な判決を出しました。

■この判決に対し、川崎市在住の原告を中心に152名が東京高裁に上訴（控訴）しました。この控訴審の6回にわたる口頭弁論で、原告側は「提訴後に起きたリニア工事の事故やトンネル工事による地下水の枯渇、地盤沈下、酸欠気泡の発生などの異常事態は、わずか3年の環境アセスが工事認可を受けるためのすばんな内容であり、事前の調査や厳正な保全対策を二の次にしていたため、そのことが工事現場での異常事態を起こしている。こうしたJR東海の申請をチェックせずにそのまま工事認可したことは裁量権の濫用であり不当で不正な行為である」と追及しました。

■裁判で被控訴人の国交省や参加人のJR東海は、「原告側が示した工事による影響は提訴後に生じたものであり、事業者もきちんと対応しており、本件訴訟とは関係ない。それゆえ原告側の要求にこたえる必要はない」との姿勢を続けています。吉田徹裁判長は7月24日の第6回口頭弁論の冒頭、「国や参考人（JR東海）の言うことはそれとして、岐阜県大湫町の事態については見解を示してはどうか」と述べ、被控訴人に一定の見解表明を求めました。

<ストップ・リニア！訴訟控訴審今後の裁判予定>

第7回口頭尋問 10月30日（木） 午後1時半 東京高裁101号法廷

第8回口頭弁論 2026年2月5日（木） //

NO！リニア大深度訴訟、原告側「リニア工事は生活権を侵害」と主張 ～7月18日東京地裁

大田区、世田谷区、町田市の住民45名が原告となって国交大臣のリニア大深度使用認可の取消しを求めるNO！リニア大深度訴訟の第8回口頭弁論が東京地裁で開かれました。原告側代理人の島昭宏弁護士が意見陳述を行いました。島弁護士は原告側のリニア大深度工事で侵害される平穏生活権は「具体的な損害や一方的に生命、身体、財産を奪われることなく、安心して生活できる権利だ」と指摘し、平穏生活権が抽象的で不明確だと主張する国側に具体的な説明を求めました。また、島弁護士は「原告が居住しているのは都市計画法で認められた住居占有地域であり、同法に基づいて、「原告が都市計画法によって良好な住居環境が整備、開発、保全されると考えるのが当然である」と主張しました。

この意見陳述で指摘された大深度工事の住居環境への影響は2020年10月の東京外環道工事による住宅街の破壊、街壊しでも立証されています。住民は立ち退きを強制され、自宅は取り壊され、事故前の平穏な地域生活・環境が完全に破壊されているのです。



NO！リニア大深度訴訟原告団・代理人

JR東海、史上最高の利益、内部留保をため込み、リニア工事遅れは読み込み済みか

JR東海の2025年3月決算は、売上高1兆8318億4700万円、営業利益7027億9400万円で共に史上最高を記録し、営業利益率は38.37%という異常な儲けぶりを示しました。通常、営業利益率が10%以上であれば健全な経営と言われています。その4倍近い利益率はJR各社と比べても極めて高い率ですが、JR東海は内部留保としてため込み、利用者の便益向上や株主への反映に力を注いでいるとは言えません。JR東海は今年度リニア関連の工事などに3500億円を投じるとしていますが、工事に使われる3兆円の財政投融資も残り1兆円を切ったとも言われています。

7月25日、山梨実験線で新型車両M10走行開始～報道公開

JR東海は7月25日山梨実験線を走行する中間車両の新型試験車M10の出発式を開きました。丹羽俊介社長、山梨県の長崎幸太郎知事が出席、地元も児童らも招かれました。

導入車両は1両で、通常の超電導磁石を搭載する予定です。冷却に液体ヘリウムを使わない高温超電導磁石専用の車体としました。使用を簡素化して製造コストを下げ、高温超電導にすることで液体ヘリウムを使わないと、調達コストも大幅に削減できるとしています。

(日本経済新聞)

実験線が完成したのは1996年、今から30年近く前です。そして、リニア工事着手から10年余り経っているのに、未だに誘導集電や走行技術が完成されているとは思えず、また走行車両の省エネ化や車内の利用環境が抜本的に改善されているとは言えません。

長期間、開業までに実現する技術とは何か、正確に国民に伝えることが求められています。

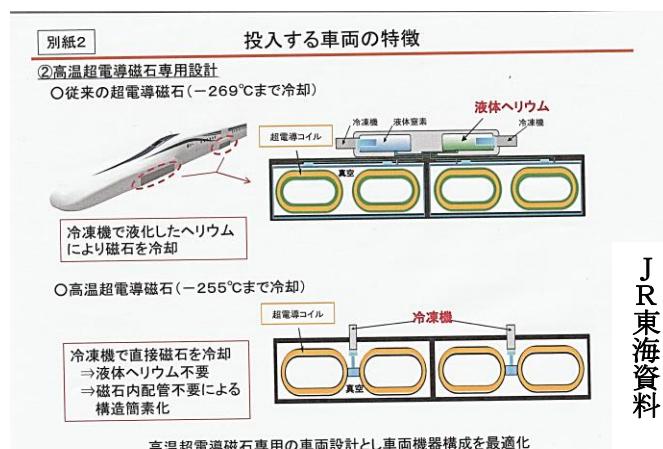
川崎市、町田市内の リニア大深度工事の現状

JR東海は7月28日、川崎市内のリニア大深度工事の本掘削の現状を公表しました。それによりますと、

梶ヶ谷工区(11.8km)、梶ヶ谷非常口から2.6キロを掘削、シールドマシンの位置は宮前区土橋2丁目付近。

東百合ヶ丘工区(4.2km)、東百合ヶ丘非常口から960mまでを掘削。シールドマシンの位置は麻生区王禅寺西3丁目付近。騒音・振動等あれば私たちの会までご連絡ください。

ここが問題！リニア新幹線ニュース NO.118
発行：リニア新幹線を考える東京・神奈川連絡会
天野捷一(中原・高津) 090-3910-8173
山本太三雄(宮前) 090-8775-1879
矢沢美也(麻生・多摩) 090-6108-6568



リニア残土の川崎港埋立進む、 要対策土は本当にないのか？



川崎港東扇島の堀込部埋立作業は、梶ヶ谷からのリニア残土を利用します。JR東海は川崎市と

覚書を締結し、梶ヶ谷非常口から排出される140万立方メートルの残土を貨物線で三井埠頭に運び船に積み替えて海面の埋め立てをまもなく終了予定で、その後川崎市が地表の整備を行う予定です。埋め立て工事は1年9か月遅れています。JR東海は川崎市内のリニア残土には要対策土（土壤汚染などで対策が必要な土）はないとしていますが、重金属を含む残土がないのかどうか、市側の厳しいチェックが必要です。 (写真は6月、二宮敬嗣氏撮影)