

ストップ・リニア！訴訟ニュース

第42号 2025年8月15日 発行

リニア新幹線沿線住民ネットワーク

<https://linearstop.wixsite.com/mysite>

ストップ・リニア！訴訟 控訴審第6回口頭弁論開催(7月24日)

7月24日、ストップ・リニア！訴訟控訴審第6回口頭口論が東京高裁101号法廷で行われました。

猛暑のなか、事前集会は原告団橋本事務局長の司会で行われ、弁護団事務局長の横山弁護士と、JR東海労働組合の渕上委員長からあいさつを受けました。



最高裁職員にチラシ配布と要請

24日弁護士2名と原告7名が参加し、8時から9時の1時間、最高裁の職員を対象にチラシを配布し、マイクで訴えました。その後、書記官に対して30分要請を行いました。

関島弁護団共同代表意見陳述

開廷後、吉田裁判長は提出された書証類を確認し、被告側に反論するように促しました。

10月30日に、続き、来年2月5日に開廷することを確認しました。

関島弁護団共同代表がパワーポイントを使って、意見陳述を行いました。

「控訴人ら第6準備書面陳述要旨」

令和5年(行コ)第244号
工事実施計画認可取消請求控訴事件
控訴人 天野捷一 他152名
被控訴人 国
参加人 東海旅客鉄道株式会社
控訴人ら第6準備書面陳述要旨

2025年7月24日
東京高等裁判所第17民事部 御中
控訴人ら訴訟代理人弁護士 関島保雄
第1 被控訴人2025(令和7)年4月17
日付進行に関する意見書への反論

被控訴人は本件認可について広範な裁量権を有しており、事後的な調査に基づく「評価書等の事実」をもって裁量の範囲の逸脱・濫用を認めることはできないと主張する。

しかし、控訴人らは、認可後に生じた瑞浪市大湫町の井戸水等の減水問題や要対策土問題、工期の大幅な遅れ問題は、参加人の事前予測を怠っての「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、水枯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得ることを看過したことを問題にしているのである。

参加人が、不十分な環境影響調査を行ったうえで事業実施に「問題なし」と報告し、いわば認可を「だまし取った」ことについて問題にしているのである。

第2 岐阜県瑞浪市大湫町トンネル水漏れ、地下水位低下、地盤沈下等被害の現状

2025年5月28日時点で井戸の枯渇は14ヶ所、井戸の減水4ヶ所、観測井戸水位低下70m、今後1年程度で2m低下と予想されている。

地盤沈下については、大湫盆地の沈下予測は15.6cmから26.4cm(現状の2倍から3倍)を予測している。

このように井戸等の減水、枯渇及び地盤沈下被害対策について、参加人は、薬液注入工事を想定していたが、北薩トンネルが、2024年7月末に路面隆起・覆工コンクリート崩落によ

る大量の土砂流入事故が発生したことで薬液注入工法はできなくなつたのである。

参加人は令和7年6月6日の岐阜県地盤委員会において、減水対策として薬液の注入を行うと、将来北薩トンネルと同様の損傷事故が発生しトンネル内に流入し、トンネル上部の地表面の陥没の発生が懸念され、開業後の列車運行の安全が損なわれる可能性があることから、本注入は行わないという結論が示された。

また参加人は深井戸を170m深く掘るほうも示している。

このことは、地下水位がこの位置まで低下した場合に対応するための深井戸ではないかと考えられる。

結局薬液注入の本注入をあきらめた結果、地下水の漏水、地下水位の低下による水資源喪失、地盤沈下を防げず、地下水位の漏水を放置する結果、大湫町の地下水位はトンネルの位置まで低下することを示しているのである。

参加人は、環境影響評価書においては、薬液注入によって対応するので環境への影響は低減されるとしていた。被控訴人もその前提で本件認可をしたはずである。ところが参加人は、環境に重大な影響をあたえたにもかかわらず、トンネルを優先し、本注入をしない。環境影響について、回避も低減もしないのである。

この結果、豊かな井戸水文化と旧中山道街道文化を享受していた大湫町住民の歴史的遺産が破壊されてしまったのである。

環境影響評価は何であったのか、と言うほかない。本件認可は違法で取消を免れないである。

第3 北薩トンネル事故の内容と現状

北薩トンネル事故の概要

2024年7月25日北薩トンネル出水坑口より1870m地点で路面変状(浮き上がり)があり、覆工コンクリートの剥落、トンネル内への土砂流入及び湧水が発生した。流入した土砂は120m区間で2350m³、湧水量は7月26日で600トン(毎時)である。

北薩トンネルは、2009年に着工し、2018年に完成した延長4850mの高規格道

路である。2009年9月に始まった工事中の2011年12月に花崗岩と四万十層群との境界付近において100mに渡り高濃度のヒ素を含む多量の漏水(1時間当たり1200トン)があり、この100m区間に薬液注入を行った箇所が、今回の崩落事故の場所である。

北薩トンネル崩落事故は、薬液注入により地下脈の流れを阻害した結果、大雨による多量の降水量が地下でダムの決壊のようにトンネル壁を崩落させ、多量の土砂がトンネル内に流入したものと考えられる。土砂の排出やトンネル復旧工事等トンネル再開通には数年かかる見込みである。

第4 南アルプストンネル工事への影響

1 北薩トンネル崩落事故の南アルプストンネル工事への影響

北薩トンネル崩落事故は、参加人が地下水漏水並びに環境保全対策に使ってきた薬液注入工法の採用によるトンネル崩壊の危険性をしめすもので重大な問題をはらんでいる。南アルプストンネルは標高3000m級の山岳が約10峰あり、リニア中央新幹線のトンネル工事との関係では、トンネルの標高は800~1000mで、最高標高差約1400m、最小土被りは約350mである。

標高差の高い断層(畠穂山断層や西俣断層)からの地下水がトンネル覆工コンクリートにかかる圧力は、土圧差200から300mの北薩トンネルの比ではない。北薩トンネルの事故原因も大量の雨による地下水の圧力が地下の水道を通じて覆工コンクリートに多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。従って南アルプストンネル工事において、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、さらに薬液注入をすればトンネル崩落の危険性は一層高くなる。列車運行時にトンネル崩落事故が発生した場合の人命損失は、自動車事故の比ではないのである。

今後大湫町の日吉トンネル以外にも中央新幹線工事では多くのトンネル工事が予定されている。これらのトンネル工事の安全性に関

して地下湧水対策として安易な薬液注入工法を採用することが出来なくなつたと考えられる。その結果、参加人は地下水位の回復など周辺住民の環境回復することは諦めて、地下水は漏れ出るに任せるとしかなく、生態系の影響等環境保全は諦めるという対応にならざるを得ない状況である。

2 大井川源流の環境生態系への南アルプストンネル工事の影響について

静岡市は、2024年5月23日付で大湫町での井戸枯れ等の被害発生に対し、静岡工区での南アルプストンネル工事への影響はないとの見解を発表した。

この静岡市の対応は、静岡工区のトンネル掘削による地下水湧水問題は、静岡県内の地下水の漏水が山梨県側へ流失することを防ぎ、工事中のトンネルゆうすいを大井川源流に戻すことで大井川下流部の飲料水、農業用水、工業用水への影響を回避することであるから、トンネル上部の井戸枯れが問題となっている大湫町と異なるので影響を受けないとするものである。

しかし、トンネル上部の地下水位の低下は、静岡工区とも共通する問題であり、むしろ、大井川源流の2500mから3000m級の標高が続く荒川岳・悪沢岳の蛇抜沢周辺を中心とする高山の植物生態系、大井川の水源に影響を与える可能性が高いことを示しているのである。

静岡市は、地下水位低下量の予測では、地下水と表流水がつながっている場合はトンネルより上流・直上・直上部付近の地表面の水の流れへの影響が出るとして、地下水位はトンネル直下で300m以上低下するところもあり、断層沿いに遠くまで地下水位の低下が生じることを予測して環境対策や事前での予測調査の必要性を強調している。

この結果大井川源流荒川岳・悪沢岳周辺の高山植物や蛇抜沢など大井川源流部の水量減少を招き、高山植物や水生動物など大井川源流部の生態系へ重大な影響を与えることになるのは明らかであり事業者の参加人には、慎重な環

境調査と被害の防止措置が求められるのである。

ストップ・リニア！訴訟

控訴審第6回口頭弁論報告集会

閉廷後、衆議院第一議員会館へ移動し、橋本事務局長の司会で、行われました。



最初に、関島弁護団共同代表から、岐阜県瑞浪市大湫町トンネル水漏れ根地下水位低下、地盤沈下等被害についての現状について具体的に説明され、鹿児島の北薩トンネルの崩落事故を受け、薬液注入による対策の放棄が明らかになり、他の方法も見つからず、JR東海は、地下水を元の状態に回復することはできないという結論を示した。

北薩トンネル崩落事故の南アルプストンネル工事への影響について、JR東海が地下水漏水並びに環境保全対策に使ってきた薬液注入工法の採用による崩落事故の危険性を示すものであり重大な問題をはらんでいます。

標高差の高い断層(畠縄山断層や西俣断層)から地下水がトンネル覆工コンクリートにかかる圧力は、土圧差200mから300mの北薩トンネルの比ではない。北薩トンネル事故原因も大量の雨による地下水の圧力が地下の水道を通じて覆工コンクリートに多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ものと考えられる。

水位低下による、希少生物・動物などの生態系への影響が懸念される。

今後の裁判期日

第7回口頭弁論

2025年10月30日 13時30分

第8回口頭弁論

2026年2月5日 13時30分

※ いずれも101号法廷

続いて、横山弁護団事務局長から「リニア訴訟の法廷における現状」と題するレジュメを元に報告されました。



2014年10月17日に、リニア中央新幹線計画が認可されてから、現在までの裁判の流れについて説明されました。

「リニア訴訟の法廷における現状」

2025年7月24日 横山聰

1 これまでの訴訟経過

2014年10月17日

リニア中央新幹線工事計画が認可される。

2016年5月20日

提訴本訴訟(甲事件: H28年(行ウ)第211号)

2019年3月13日

追加提訴 (乙事件: H31年(行ウ)代115号)

～併合決定で1体の裁判に

2020年12月1日

原告適格に対する中間判決～781名中532名が原告適格却下

→適格を認められた原告は訴訟継続(本体訴訟)

下された一部は訴訟(→適格訴訟審: R3年(行コ)第19号)

2023年7月18日

本訴訟判決(請求棄却判決)

→控訴審へ(R6年(行コ)第244号: 東京高裁17部)①

2023年11月28日

(R3(行コ)第19号への判決)

→一部認容判決(36名差戻、他は控訴棄却)

→差戻審は R6(行ウ)第356号東京地

裁2部・協議中②

→一部は上告／上告受理申立：係属は最高裁第三小法廷

上告: R6(行ツ)第266号③

上告申し立て: 令和6年(行ヒ)第323号③

2 各訴訟の現在の状況

① 地裁判決の誤りについて審議中：特に「安全な乗り物の利用の権利」「南アルプスの自然を享受する権利」について、また、最近の水枯れ・地盤沈下等判決後の問題点について主張。岐阜の状況が収束しつつあるので、そう遠くない時期に結審になるかも。

② 本体訴訟の地裁判決を前提に主張・証拠を整理中。「相模原の水問題」等に限らない

「差し戻された以上全論的について審理すべき」としているが、主張しなおす形になるため工夫している。年内に弁論に入るかも。

③ 「原告適格」による原告の切り捨てが不適切な結論を招来しているとして岐阜の問題点等を例に主張しているが、いつ結論が出るか不明。結論を変更するとなると「弁論」が開かれる。

支援団体・国会議員のあいさつ



忙しい中、外環道訴訟の池田さん、田園調布の三木さん、共産党の川添参議院議員・本村衆議院議員が、駆け付けてくれ、力強い連帯と支援のご挨拶を頂きました。

