

平成28年（行ウ）第211号 工事実施計画（その1）認可取消請求事件

平成31年（行ウ）第115号 工事実施計画（その2）認可取消請求事件

原 告 天野 捷一 外248名

被 告 国（処分行政庁 國土交通大臣）

参 加 人 東海旅客鉄道株式会社

準備書面 32

（弁論更新）

2021（令和3）年5月11日

東京地方裁判所民事第3部B②係 御中

原告ら訴訟代理人

弁護士 高木輝雄

同 関島保雄

同 中島嘉尚

同 横山聰

同 和泉貴士

外

第1 ストップ・リニア中央新幹線訴訟のこれまでの経緯と中間判決の問題点

1 訴訟の提起とこれまでの経緯

(1) 原告らによる提訴

2016（平成28）年5月20日、リニア中央新幹線沿線住民を中心とする原告759名が、国を被告にして、2014（平成26）年10月17日に国土交通大臣が全国新幹線鉄道整備法（以下「全幹法」という。）に基づいて行ったJR東海に対するリニア中央新幹線の東京名古屋間の工事実施計画（その1）（主として土木工事関係）の認可取消しを求める行政訴訟を東京地裁に提訴し、JR東海も国側の参加人として訴訟に参加した。

その後、国土交通大臣が、2018（平成30）年3月2日、参加人に対し、リニア中央新幹線の東京名古屋間の工事実施計画（その2）（主として電気設備工事関係）の認可を行ったので、この認可取消しを求める訴訟を2019（平成31）年3月13日第2次訴訟として原告67名で提訴し、二つの訴訟は併合され原告数781名として御庁で審理されてきた。

この裁判は、リニア中央新幹線計画が、ネットワーク性の欠如、鉄道事業の営業の健全性の欠如、輸送及び工事の安全性の欠如、環境影響の調査及び保全対策が不十分であるにも拘わらず、工事計画を認可したことは、全幹法及び鉄道事業法並びに環境影響評価法に違反しているとして、その取消しを求めている裁判である。

(2) 審理の経過

中間判決まで18回の法廷を開き、東京から愛知県まで1都6県のリニア沿線住民の被害の予測と環境影響評価手続きの杜撰さを、原告の意見陳述や代理人弁護士の意見陳述準備書面及び証拠の提出で裁判所に明らかにしてきた。

現在、静岡県知事は、リニア中央新幹線トンネル工事でトンネル内に湧水

する全量を大井川水系に戻さない限り工事着工に同意しないという立場で参加人と対峙している。

参加人は静岡県に対し全量を戻すと約束しながら、山梨県側と静岡県側の先進坑が接続するまでは、静岡県の水は山梨県に流れるのは認めてもらいたい等と約束に反する対応を続けているため静岡県知事は工事の許可をしない。このため参加人は静岡県内のトンネル工事に着手できない状況が続いている。其の他の都県でも発生土置き場の確保が進んでいないため、工事の進行は大幅に遅れて2027年までの名古屋開業予定を変更し延期をせざるを得なくなった。しかも、発生土置場の確保は容易ではない。

これまでの審理で、参加人の環境影響評価の杜撰さや輸送の安全性が確保されていないにもかかわらず国土交通大臣が認可したことの違法性を明らかにしてきた。

特に原告らは、輸送の安全性に関する安全対策を明らかにするように国及び参加人に証明を求めてきたが応えようとしていない。また、駅舎、車両基地、保守基地、変電所、非常口、高架橋等建設予定地の工作物の具体的な形状等を明らかにするよう求めてきたが、被告及び参加人は全く明らかにしようとしていない。これらが明らかにならなければ建設機械による騒音、振動、大気汚染の予測、日照被害等の環境影響評価が適正に行われていない可能性が高いことは明らかである。

発生土置場に関してはその予定地がほとんど明らかになっていない為、発生土のトラック運搬ルートさえ明確になっていない状況が続いている。

また原告らの居住地とリニア中央新幹線ルートとの位置関係を明らかにするため、原告らは被告及び参加人に対し、駅舎、高架橋、非常口、車両基地等地上部の工作物やトンネル出口から1000メートル以内について2500分の1の地図に建設予定図を記入した地図の提出を求めてきた。現在

は本件認可申請に提出された5万分の1の地図しかないため、原告らの居住地との位置関係が明確となっていない。

しかし、被告及び参加人はこの地図さえ出そうとしていないのである。

2 中間判決とその問題点

原告らは、被告及び参加人が原告の求釈明に応じようとせずまた2500分の1の地図の提出が無い段階で原告適格の判断をすることは出来ない旨を主張したにも関わらず、裁判所は2019（令和元）年12月20日の弁論で結審し中間判決を言い渡すことを強行した。

2020（令和2）年12月1日に言い渡された中間判決では、781名の原告の内、約7割に相当する532名の原告適格を否定し訴えを却下した。

中間判決の内容は、輸送の安全性に関しては、工事完成後の輸送役務提供契約締結によって初めて発生するもので、それ以前は抽象的な段階であり個別的利益として保護すべき趣旨とは解されないとして原告適格を否定し、南アルプスをはじめ自然環境保全の権利に関しては、自然環境を保全したいという利益は、国民が一般的に等しく受ける利益であって、個別的利益として保護すべき趣旨を含むものと解することが出来ないとして原告適格を否定したものであった。また工事予定地に物権的権利を有する原告に関しては、本件認可によつて直ちに工事予定地内に土地、建物、立木の所有権、借地権、居住の利益に制限が加えられるものではなく、自己の権利または法律上の利益を侵害され又は必然的に侵害されるおそれのある者に該当しないとして原告適格を否定した。

公害を受けない利益に関しては、建設線の建設予定地の周辺地域に居住する住民のうち、工事の進行に伴う建設機械の可動、資材及び機械の運搬に用いる車両の運行、開業後の列車の走行、鉄道施設の設置等に起因する大気汚染、水質汚濁、騒音、振動、地盤沈下、日照阻害等により健康又は生活環境に係る著しい被害を直接受けるおそれのある住民に対し、個別的利益として保護すべき

趣旨を含み原告適格を認めた。

しかし、工事関係車両の運行に起因する交通混雑や鉄道施設設置に起因する景観阻害は、生活環境の悪化であり公益に属する利益で原告適格は有しないとして否定した。

さらに、発生土運搬車両の運行に起因する騒音、振動、大気汚染など健康又は生活環境に著しい被害を直接的に受けるおそれのある原告には、本件では、環境影響評価書では発生土運搬車両の運行経路、車両の種類、運行頻度等が明らかにされておらず、環境配慮審査の対象となっていない為、原告らが発生土運搬車両の運行に起因する騒音、振動、大気汚染など健康又は生活環境に係る著しい被害を直接的に受けるおそれのある地域に居住しているか否かを認定することが出来ないとして、これらの被害を主張する原告の原告適格を否定した。

原告適格を否定され請求を却下された原告らはこの判決を不服として現在東京高等裁判所に控訴して争っているものである（東京高等裁判所令和3年（行コ）第19号事件）。

特に輸送の安全性を求める権利と南アルプスの貴重な自然環境を護りたいという原告らの訴えの利益が認められないことは本訴訟での原告らの中核的な主張を否定するものであり許されない判決である。静岡県と参加人の環境保全連絡会議を通じた議論で、参加人の環境影響評価書がいかに杜撰であるかが証明されている。南アルプスの地下水位が300メートル以上低下することも参加人は予測していたが、これらデータを国民から隠しこれまで明らかにしなかった。このような事実が次から次へと出てきて環境影響評価の杜撰さは益々明らかとなっている。

また工事予定地に物権的権利を有する原告に関しては、本件認可によって直ちに工事予定地内に土地、建物、立木の所有権、借地権、居住の利益に制限が

加えられるものではなく、自己の権利または法律上の利益を侵害され又は必然的に侵害されるおそれのある者に該当しないとして原告適格を否定したことにも理解できない判決である。

物権的権利者は工事計画の認可でその物権的権利の対象物がリニア中央新幹線工事予定地として買収乃至収用される危険状態に置かれるのであるから当然訴えの利益を有するものである。それを収用の為の事業認定まで待ってその段階で事業認定の取り消しを求めればよいというのは全く現実を知らない論理である。土地収用員会では事業の是非などは議論せず単に補償の金銭金額しか議論しない。リニア中央新幹線計画の問題点等計画自体の問題点は議論の対象外であり、この計画の認可段階でなければ計画の是非が議論できないのである。

さらに、中間判決は、発生土運搬車両の走行ルートが明らかでないことを理由に原告居住地域と運搬ルートの関係が明確でないとして公害被害の危険性が明らかでないとして原告適格を否定したことは全く納得できない理由である。

そもそも、発生土置場の特定、発生土運搬車両の運行経路を明らかにしない環境評価手続きの違法性を主張していたのは原告らである。発生土置場、運搬車両の経路を明らかにしない参加人の環境影響評価書の違法性やそれを認可した被告の対応を批判すべき司法が、その点を無視して原告適格を否定する根拠にするのは余りにも矛盾する判決である。

第2 環境影響評価が杜撰であること

1 環境影響評価が杜撰で違法であること

(1) 原告らの主張

原告らは、被告が、参加人の行った環境影響評価が不適切で環境影響評価

としては内容がなく無意味であるにもかかわらず、これを看過して本件認可を与えたことを違法と主張している。そもそも、事業を行なうにあたっては、新たな建築物の建造や掘削などにより住民の生活や既存の自然環境などに新たな改変が生じるのであり、環境に負荷を与えることは不可避である。従って、その負荷がどの程度であるか、どのような方法で負荷を回避・低減するのか、その方法では環境負荷回避・低減効果はどの程度であるか、について明かにし、その方法が適切・正確であるかが確認できなければ環境影響評価としての意味をなさない。

その為原告らは被告及び参加人に対し本件工事計画での工作物の形状等を明確に特定することを求めてきた。

(2) 被告らの主張とその不当性

これに対し、被告は「施設の規模・形状の不明確性・不特定性」について、「主務省令 33 条 1 項各号の要求する事項を備えている」「JR 東海は、個別の環境影響評価の項目ごとに、調査、予測、評価に必要な限度で仮定された諸施設の形状等に基づき、環境影響評価を実施した」とする。

しかし、被告は、事業者が事業を実施する方向で環境影響評価を行うことを前提として、その調査、予測、評価が「適正な配慮」になっているかを疑う方向でなければならず、事業者が適当に実施した「環境影響評価」を安易に受け入れるべきではない。これは「適正な配慮」とは言えない。その意味で、建築物の高さや形状が明確でなければ、日照被害、騒音被害（本件で言えば、換気塔の高さやリニア中央新幹線が架橋・橋梁のどの高度を走行するかで騒音の発生状況・影響は異なるはずである。）、車両基地の高さや形状などが評価書に明確にされていない。参加人は、認可後に住民に説明会と称してこれらの情報を小出しにしており、その情報は結局認可時点では明示されていなかった。このような問題をはらんでいる環境影響評価書の欠陥を見

抜けなかった被告は、現時点でも「見過ごせない瑕疵」として、認可を一度取り消して、改めて環境影響評価をやり直させるべきである。そして、改めて「当該事業を必要とする公共性、社会性やその雇用効果、経済効果、さらには政治的判断をも加味した総合的見地から」事業認可について検討すべきである。何をもって「適正な配慮とするのかの判断をするべき基準等について直接定めた法令の規定は見当たらない、などという、国の怠慢を肯定する考え方は適切とはいえないであろう。このような考え方で環境影響評価の適否を判断することは、結局形式だけの環境影響評価にしかならず、「アワスメント」と揶揄されるほかないのである。

(3) 環境影響評価法の意義

本件認可処分については、根拠法の全幹法及び鉄道事業法の規定に加えて、環境影響評価法33条（いわゆる横断条項）により、環境保全に関する審査の結果適切なものと評価されねばならないという要件が付け加えられることになることは、訴状で主張した通りである。横断条項があることにより、環境影響評価法は、当然に本件認可に関しての関係法令となる。

環境影響評価法の目的は、「この法律は、土地の形状の変更、工作物の新設等の事業を行う事業者がその事業の実施に当たりあらかじめ環境影響評価を行うことが環境の保全上極めて重要であることにかんがみ、環境影響評価について国等の責務を明らかにするとともに、規模が大きく環境影響の程度が著しいものとなるおそれがある事業について環境影響評価が適切かつ円滑に行われるための手続その他所要の事項を定め、その手続等によって行われた環境影響評価の結果をその事業に係る環境の保全のための措置その他のその事業の内容に関する決定に反映させるための措置をとること等により、その事業に係る環境の保全について適正な配慮がなされることを確保し、もって現在及び将来の国民の健康で文化的な生活の確保に資することを目的とす

る。」(環境影響評価法1条)となっている。本件認可処分にあたっては、事業に係る環境の保全に適正な配慮が求められているのである。

中央新幹線事業は環境影響評価法の定める第1種事業に該当し厳格な環境影響評価が要求されている。その為「鉄道の建設及び改良の事業に係る環境影響評価の項目並びに当該項目に係る調査、予測及び評価を合理的に行うための手法を選定するための指針、環境保全のための措置に関する指針等を定める省令を定めている。同省令に従った適切な環境影響評価を行わない場合は、本件認可処分は違法となるのである。

(4) 南アルプスの自然環境

かかる環境の保全に適正な配慮を行うにあたっては、本件認可処分によつて生じる環境負荷の性質・態様・程度を考慮する必要がある。その際には、まず、環境そのものがどのような性質であるかを検討しなければならない。中央新幹線がトンネル走行を予定している南アルプスの自然環境がどのような性質であるのか、これが問題になる。

南アルプスは、広大な地域が国立公園に指定された地域が多く、特別保護区域も広い範囲で存在する(長野県内は丙第5の1号証4-2-1-83頁、静岡県内は丙第4の1号証4-2-1-51頁)。また鳥獣の保護及び狩猟の適正化に関する法律に基づく鳥獣保護区も広大である(長野県丙第5の1号証4-2-1-119頁、静岡県丙第4の1号証4-2-1-75頁)。

また2014年(平成26)年6月にユネスコのエコパーク(自然と人間が共生する地域)に登録されており、日本はおろか世界的に知られた豊かな山岳地帯である。有史以前から長い年月をかけて形成されてきた山岳地帯の地形や水の流れ、そこに育まれた豊かな動植物の生態系の総体が、南アルプスの自然環境として広く一般に受け入れられているのである。

本件認可処分により、ほとんど手つかずの自然が残されてきた南アルプス

の山岳地帯に人工的な構造物が建設され、その建設の過程及び建設後の運行に伴つてありのままの自然に人為的な作用が及ぼされることになる。

さらに南アルプスの中心部分には、中央構造線と言う巨大な断層があり、多数の破碎帶などを通じて、トンネル工事により、地下水が流失するなど地下水系に多大な影響を与え、豊かな水脈や地下水系に支えられた南アルプスの自然環境及び生態系が破壊される危険性は大きい。

しかも、その影響は本件認可によって工事が進行すれば直ちに生じるのであって、極めて長い時間をかけて形成されてきた南アルプスの環境が短期間のうちに回復困難なものになるおそれが高い。そして、手つかずの自然であるからこそ、建設の過程や建設後のトンネルの存在による自然環境への影響は深刻なものになることが見込まれる。

(5) 大井川水問題

現に、参加人の計画では、南アルプスの中心を流れる大井川の源流部の地下を中央新幹線のトンネル工事が行われる結果、毎秒2トンの水が失われる。これに対する参加人の対応は、失われた全量を大井川源流部に戻すのではなく、導水路トンネルを掘り約11キロメートル下流部の樋島で大井川に約7割程度戻すというものである（丙第19号証）。この結果、樋島までの約11キロメートル上流部は失われた水が戻らないため大井川の底流部に棲む生物に多大な悪影響を及ぼすことは明らかである。

しかも、この導水路計画自体本件認可時点では明らかになっておらず、環境影響評価もされていない。認可後の重要な変更であるが、参加人は初めから導水路計画を持っていながら環境影響評価や認可の段階では明らかにせず、認可での審査を潜脱し事後アセスで済まそうとしたと考えられる。

また大井川源流部のトンネル工事で発生する約360万m³もの巨大な発生土が大井川上流部の燕沢一ヵ所に集中的に捨てられる。高さ約65メートル、

幅約300メートル、長さ約600メートルという巨大な発生土置き場である（丙第18号証）。この燕沢一帯は千枚岳崩れとも言われ崩落地で、土砂災害の多発地帯である。このような危険な場所に約360万m³もの発生土を捨てるることは、大井川源流部の自然破壊であるだけで無く、毎年の如く起きている集中豪雨による土石流による下流部の氾濫の危険性の増大等大井川中下流域住民の安全に対する危険性を高める間違った対策である。

(6) 発生土問題

この燕沢への一極集中の発生土置き場計画も本件認可時点及び環境影響評価時点では明らかになっておらず、認可後の計画変更である。環境に重大な影響を与える計画変更が安易に行われ、環境影響評価をすり抜けるという違法なやり方である。

また長野県大鹿村では、トンネル工事による発生土の仮置き場が計画され、小渋川河川敷に計画されている（丙第29号証）。小渋川の氾濫時に正常な流れを阻害する危険性があるばかりか、生態系への影響も大きい。またトンネル工事に伴い大量のダイナマイトが使用される結果、静穏な環境が破壊され、オオタカ等の猛禽類の生活圏を奪う危険性が高い。

つまり、これらの発生土置き場やトンネル工事（トンネル本体及び工事用坑口）によって水の流れや動植物の生態系に不可逆的な影響を及ぼすことが想定される。

このような南アルプスの貴重な自然環境に重大で深刻な影響を与える本件計画に対する環境影響評価が杜撰であることは、以下で述べる静岡県中央新幹線保全連絡会議での審理とそこでの参加人の説明の杜撰さからより明確になったのである。

2 静岡県中央新幹線環境保全連絡会議で判明した環境影響評価の杜撰さ

(1) 静岡県の姿勢

静岡県は、静岡県民の水利権や南アルプスの豊かな生物多様性を確保する為に、客観的科学的な立場から、参加人に評価書の科学的な根拠と環境保全対策の適正な措置を求め、その確認ができない限り静岡県内のリニア中央新幹線トンネル工事の着工を認めない立場を維持している。

参加人は評価書において、大井川源流部で毎秒約 2 m^3 の水が、リニア中央新幹線トンネル工事により減水すると予測しているが、その科学的根拠は明らかにしていない。毎秒 2 m^3 の減水は、大井川下流域約62万人の生活用水に相当する水量が減水することになる。

静岡県知事は、参加人に対し、大井川水系の減水する全量を大井川に復水しない限り静岡県内での中央新幹線工事には同意しない旨を明言している。この静岡県知事の対応の基礎になっているのは、大井川の下流域の8市2町が大井川の水を利用し利水権があるからである。流域の約62万人が水道水に利用し、12000ヘクタールの地域が茶畠・水田を中心として農業用水に利用し、その他工業用水、15か所64万kWの発電所の発電用水、約430事業所が井戸により工業用水水道水として地下水を利用しているから、大井川の減水は認められないである。

(2) 参加人の当初の減水対策とその不当性

参加人は、評価書では、大井川源流部の減水対策として、トンネル内への湧出した地下水には、トンネルが貫通するまでの6～7年間はトンネル内の湧水をポンプで汲み上げて非常口から大井川に戻す計画であるとし、トンネル完成後の恒久対策は、トンネル湧水をポンプアップして大井川に戻すことも一つの選択肢とするという、あいまいで抽象的な対策しか評価書では記述していなかった。ポンプアップの具体的な施設やポンプアップの手法、使用する機械の内容や能力、大井川に戻る水の量さえも明らかにしていなかった（丙第4の1号証6-3-4頁、表6-3-1(4)）。

ところが、トンネル内湧水のポンプアップは、大井川広域水道企業団の地下水揚水の電気代から推定しても途方も無い金額になり、リニア中央新幹線が続く限り何十年、何百年と負担続けることになり到底参加人が負担できる金額ではない。しかも参加人はその金額さえ明らかにしていない

この為、参加人は、本件認可直後に、ポンプアップ案を導水路案に変更して静岡県に提案したのである。しかし、導水路では約7割程度しか大井川に戻せず、参加人は、戻らない3割相当の毎秒0.7m³のトンネル湧水は必要に応じてポンプアップで大井川水系に戻すと言わざるを得なかった。

ところが、参加人は、恒常に毎秒0.7m³の湧水をポンプアップすると莫大な電気代が発生し負担しきれないことから、0.7m³の湧水の大井川水系への復水は、必要に応じてポンプアップすると、ポンプアップによる復水を事実上放棄する方向に変更した。

(3) 参加人の不誠実な態度

その後、大井川利水関係協議会は、大井川の湧水の全量復水を要求したため、参加人は、2018（平成30）年10月17日の静岡県に対する回答書で、「原則として静岡県内に湧出する湧水は全量大井川に流す措置を実施する」と回答せざるを得なかった。参加人のあいまいで不誠実な対応に対し、静岡県は、2019（令和元）年6月6日、中央新幹線工事における大井川水系の水資源の確保及び自然環境の保全等に関する中間意見書を参加人に送付した。（甲C-S第20号証）

静岡県はこの中間意見書で、参加人に対し、「ユネスコエコパークに登録されている南アルプスは、その地質構造が他に類を見ないほど複雑で、生態系も極めて希少且つ貴重であり、工事に伴う生息環境の変化には極めて脆弱である。また南アルプスを源流とする大井川は、静岡県民62万人の生活用水や12000ヘクタールの農地を灌漑する農業用水、工業用水、発電用水として多

岐にわたり利用され流域住民生活や産業に不可欠な財産である。」と指摘し、更にこれまでの参加人の環境影響評価における基本姿勢は、質問事項に直接回答しないことがあるなど、その対応の誠実さを疑わざるを得ないと、参加人の不誠実な対応を非難しているのである。

(4) トンネル工事に対する安易な見通し

参加人にとって、静岡県から山梨県に流失するトンネル湧水を防ぎ全量を大井川に戻すには、山梨県側から大井川に戻す新たな導水路を作るか、湧水全量をポンプアップするしかない。ところが、山梨県と静岡県の県境に畠薙山断層が存在し、トンネルがこの畠薙山断層を横断することになるが、幅約800メートルの断層破碎帯が予想されている。この為、山梨県側からの導水路案は畠薙山断層に並行して作ることになるが、地盤が破碎帯などのため新たな湧水等の発生が予測され、工学的に困難であるとして、この対策はあきらめた。湧水全量を大井川に戻すにはポンプアップしかないが、巨額な電気代がかかり参加人は到底支払い続けることのできる金額では無い。

結局、参加人は、静岡県の中間意見書に対する回答書では、先進坑が静岡県側工区と山梨県側工区、長野県側工区が連結するまで、先進坑掘削による湧水が標高の低い山梨県側及び長野県側に流失することは認めてほしいという内容で、結局静岡県の湧水全量を大井川に戻さない限り工事着工は認められないという対応に応じようとしているのである。（甲C-S第24号証72頁）

この間の静岡県と参加人の協議を通じて、参加人が、評価書で、トンネル湧水を大井川に戻すと説明していた内容が、全く科学的に検討されたものでないことが明らかになった。このように参加人の環境影響評価自体が不十分な調査に基づくものであることを示しているのである。参加人が本件評価書に記載したポンプアップ案も何ら科学的な根拠もなく記載したことは明白

である。

また参加人はトンネル内湧水の上限値を毎秒 3 m³と設定しているが、毎秒 3 m³の湧水をポンプアップする設備は参加人の説明では毎時 60 m³の処理設備が 180 基必要となる。参加人はそのような処理施設をどのように配置できるのか、それだけでも非現実的であり、現実的で確実に処理できる設備の規模配置を再検討すべきと静岡県から指摘されている。

畠薙山断層の破碎帯をトンネルが通過することによる多量な湧水の危険性や新たに大井川直下に断層があるとの報道もあり、トンネル掘削時に高圧で大量の湧水が噴き出すことが懸念される。トンネル湧水が最大毎秒 3 m³で収まる根拠も無いのである（甲 C-S 第 21 号証 4 頁）。大量の大井川水系の地下水が山梨県側及び長野県側に流失する危険性が益々高くなつた。

このことにより貴重で希少な南アルプスの生物多様性が失われ、生態系が破壊されると共に、大井川の流量が大幅に減水することで、下流域の利水が確保できないという事態を招くことも危惧されている。このように、参加人の環境影響評価の杜撰さ及び南アルプスルートを選択したことの誤りがあります明らかになってきたのである。

3 国土交通省有識者会議で判明した杜撰さ

参加人は静岡県との協議で、大井川の減水した水を全量大井川に戻すことを求められ困り果てて国土交通省に泣きついた。国土交通省はリニア中央新幹線工事推進の立場でありながら、あたかも調停者のごとく振舞って、有識者会議を設置し、そこで静岡県と参加人が参加しリニア中央新幹線トンネル工事による大井川の減水と下流域 62 万人の飲料水農業用水工業用水を確保する問題に関する議論をすることになった。これに対し静岡県は委員の選任に静岡県の希望するものを入れること、会議は公開とすることなどの条件を出したが、国土交通省は、公開に応じない等不十分な体制で有識者会議を始めた。

有識者会議は2020（令和2）年4月から始まったが、初めから、大井川の源流部でリニア中央新幹線トンネル工事が原因で毎秒2トンの減水が起きるが、そのことは下流域の62万人の飲料水や農業用水、工業用水に影響しないという結論を導き出しリニア中央新幹線工事の同意を静岡県知事に迫るものであった。その証拠に、有識者会議の座長見解は導水路トンネルで湧水を戻せば中下流域の川の量は維持されるなど参加人側の見解を支持するところが多く、また中間とりまとめの素案なるものが2021（令和3）年2月28日に発表されたが、それによると参加人は静岡県外に流出した水を山梨県側から全量大井川に戻すことを検討するとなっている。しかし静岡県はこの中間素案に対しても誤解を生む原因となると批判し、静岡県民の理解は得られないと主張している。

一方で有識者会議の議論で参加人からようやく南アルプスのトンネル掘削による地下水位の低下予測や流域の沢の流量低下の予測が明らかにされた（甲C－S第37号証）。これは大井川源流部の地下水位がリニア中央新幹線トンネル工事によりどの程度影響を受けるかを予測したもので、この予測によると、トンネル掘削完了の20年後において、地下水位予測値が低下することにより渴水期の沢等の流量が最大で7割減少する結果となっている。

さらに地下水位の予測では、トンネル周辺の山の尾根部（蛇抜沢を中心とする周辺）ではトンネル掘削完了後20年で300メートルから400メートル低下し、100メートル以上低下する地域は工事着手後10年後では広範囲に広がり、工事完了後20年後の予測では荒川岳を中心とするさらに広範囲に拡大している。

のことから、貴重な高山植物等の宝庫である荒川岳周辺の貴重な植生が壊される危険性が高いことが明らかとなった。

問題は、このような本件トンネル工事による地下水位の収支データが202

0（令和2）年8月まで開示されてこなかったことである（なお、甲C-S第37号証は最終版であり、地下水位の収支データが開示されたのは甲C-S第36号証と甲C-S第37号証の間に作成された2020（令和2）年8月の素案が初めてであった。）。地下水位の低下による南アルプスの自然環境が破壊される危険性は、本件環境評価の段階から強く指摘されてきたにもかかわらず、参加人は、これら地下水位の収支予測の調査や地下水位の低下についての予測調査及びデータの開示をせずに本件環境影響評価を行い、被告は予測調査の不備を指摘しないまま本件認可をしたのである。

静岡県が中央新幹線環境保全連絡会議及び有識者会議で参加人に対し、大井川の源流部の本件トンネル工事による地下水位への影響について科学的データに基づく予測をすることを強く求めてきたことで、参加人はようやく予測解析結果を明らかにしたものであるが、本来は環境影響評価の段階で参加人が行うべきことであり、いかに環境影響評価が杜撰であったかを示すものである。

第3 発生土処理の計画の杜撰さと、発生土置場の確保が進んでいない現状

1 はじめに

リニア中央新幹線工事による発生する発生土は約6358万m³と東京ドーム51杯分に相当する膨大な量である。参加人の環境影響評価書ではこの発生土の処分先及び処分量がほとんど明確になっていない。発生土の運搬による運搬車両の発生する騒音、振動、大気汚染、交通事故の危険性、交通渋滞等の外、処分場建設に伴う環境破壊、発生土置場の崩落の危険性など、発生土の場所の選定や発生土置場の建設などによる環境影響は発生土置場周辺住民だけで無く発生土運搬車両の通過ルート次第では広範囲な住民に重大な影響を与える。にもかかわらず、全く環境アセスには記載が無いまま本件認可処分が下りている点でも違法な認可処分と言えるのである。

本項では、現状の発生土処分場の大部分が決まっていないため工事が進んでいない状況を神奈川県、長野県、岐阜県を例に以下明らかにする。

2 神奈川県の状況

中央新幹線工事に関連する建設発生土の発生量は神奈川で1, 140万m³に上る。この膨大な量を大量に処分するには広大な土地が必要であり、発生土の処分場は広範囲に及ぶ。

神奈川県の工事場所ごとの建設発生土の搬出元ごとに、発生土量、予定されている処分先をまとめると以下のとおりとなる。

搬出元	発生土量（単位万 m ³ ）		処分先
	切 土	トンネ ル	
等々力非常口		1 4	未定
梶ヶ谷非常口		1 5 1	立坑掘削による発生土については千葉県市原市に搬送。トンネル発生土のうち140万m ³ が川崎港埋立に使用予定
犬藏非常口		1 2	未定
東百合ヶ丘 非常口		7 5	立坑掘削による発生土については千葉県市原市に搬送。トンネル発生土については不明
片平・能ヶ谷 非常口		1 5	未定
神奈川県駅	1 1 5		ある程度埋戻しに利用

相模川橋梁 (東)		8. 5	未定
相模川橋梁 (西)	2	5 2	未定
長竹非常口		6 1	参加人が開催した工事説明会では垂尾根方面に搬出予定との説明を行っているが、詳細は不明。
道志川橋梁 (東)	3	6 2	未定
青山非常口		7 7	未定
新戸非常口		5 6	付近の採石場跡地で処分
大洞非常口		7 5	付近の採石場跡地で処分
関東車両基地	3 6 0		基地建設工事において盛土に利用
合 計	4 8 0	6 6 0	

特筆すべきは、処分先は大半が未定であり、そのため搬出ルートすら現在でも確定していないことである。甲C-K第47号証は、処分先が未定の搬出元である、等々力非常口、犬藏非常口、東百合丘非常口、能ヶ谷非常口、神奈川県駅、相模川橋梁（東）、相模川橋梁（西）、について、先述した川崎港東扇島堀込部土地造成事業もしくは横浜港新本牧ふ頭公有水面埋立事業に車両を用いて搬出した場合のルート予測をgoogle mapを用いて行ったものである。青線と灰色の線を用いて3パターンの運行ルートが示される仕様となっているが、例えば犬藏非常口から東扇島へのルート（甲C-K第47号

証の3)、東百合丘非常口から東扇島へのルート（甲C-K第47号証の5）、片平・能ヶ屋非常口から東扇島への搬出ルート（甲C-K第47号証の7）、相模川橋梁（西）から東扇島へのルート（甲C-K第47号証の13）などでは、複数の全く異なるルートが示されている。

従って神奈川県においても、未だ発生土置き場や非常口からの発生土運搬車両のルートも大部分が決まっていないのが現状である。

3 長野県の状況

長野県の発生土発生量は約974万m³であるが、2020（令和2）年1月段階ではその内発生土置場の受け入れが予定されている容量は見込みを入れて約570万m³に過ぎず、全量の発生土の受け入れ確保の見通しはたっていない。この内2020年1月段階でも決定した処分地は大鹿村と喬木村の4か所計20.5万m³にとどまっている（甲C-N第8号証）。

参加人は2020年12月の発表で、発生土処分地11箇所を確保したとし、その外に30箇所の候補地と協議しており発生土の9割の処分地が確保出来るとその見通しを発表したが、これまでの状況を見れば期待だけで実現は厳しい状況である（甲C-N第9号証）。

4 岐阜県の状況

岐阜県内の発生土発生量は1280万m³であるが、発生土処分先が決まっているのは予定も含めて429万m³しか明らかになっていない。山口非常口工区は陥没事故があり工事が半年遅れ、しかも陥没事故の為計画になかった先進坑を掘削することになり、工期の延長や発生土処分量の増加が見込まれ、工期が大幅に遅れている。また瀬戸非常口の工事も巨岩が出現し難航し約1年遅れている。また南垣外非常口工事では環境基準を超えるフッ素、ヒ素、ウランなどを含む有害発生土が58回検出されている。この有害物質の処理に費用が増大しているが参加人はその処分先や処理方法を明らかにしていない（甲C-G第

4号証)。

第4 談合事件の摘発・大深度工事による地盤陥没事故や新コロナ感染拡大状況下でのリニア中央新幹線の大幅遅れとJR東海の財政悪化によるリニア中央新幹線不必要性の拡大

1 談合事件とその背景

2021（令和3）年3月1日東京地方裁判所はリニア中央新幹線工事で談合したとして、大成建設元常務、鹿島建設元部長及び大成建設と鹿島建設の法人に工事の入札で事前に受注業者を決めるなどの談合を行った独禁法違反として、二人に懲役1年6月執行猶予3年、法人2社に対しては各社2億5000万円の罰金を言い渡した（甲B第15号証）。この事件は2014（平成26）年4月から2015（平成27）年8月にかけて、参加人が発注したリニア中央新幹線品川駅と名古屋駅の新設工事入札で、鹿島建設、大成建設、大林組、清水建設の4大ゼネコン業者が事前に受注業者を決めるなど談合を行ったとして2018（平成30）年3月刑事訴追を受けたものである。談合業者の内大林組と清水建設は談合の起訴事実を認めそれぞれ罰金2億円、同1億8000万円が確定した。公正取引委員会より課徴金として、大林組31億円、清水建設12億円が課せられた。また談合を争っている大成建設及び鹿島建設も含め4社には排除措置命令を行った（甲B第16号証）。

この談合事件の背景は、約9兆円余の巨大な工事費を4大ゼネコンが独占的に受注し、工事費をほぼ4社均等に独占的に取得することを画策したものである。

特にリニア中央新幹線工事は2014（平成26）年10月17日に本件処分である工事計画の認可が下りているが、その時期に認可が下りることを前提に一方ではゼネコンによる談合が進んでいたのである。

しかも本件認可の2年後の2016（平成28）年にはリニア中央新幹線工事の為に異例と言える財政投融資3兆円が低利子（年利0.6から1%）で、30年間は利子支払いだけで元本返済は猶予し30年後から10年間均等返済という破格の優遇措置で融資された（甲B第12号証）。

工事を受注するゼネコンはこの巨額な政府融資も見込んで工事費を独占的に取得しようとしたのである。

被告及び参加人は環境影響評価書では土木工事の対象である駅や路線トンネル、車両基地、非常口等の形状を明らかにしていないが、工事を行うゼネコンには駅舎等の具体的な設計図等が秘密裏にわたり工事費の積算に基づく工事費の談合が秘密裏に行われていたことが明らかとなつたのである。

談合事件は図らずも国民に工事内容を隠し杜撰な環境影響評価を行いながら、一方では環境影響評価の結果に關係なく工事を進めようとする参加人とゼネコンが思惑通りに進めていたことを国民に明らかにしたものといえる。

2 地盤沈下事故の深刻さ

リニア中央新幹線は首都圏、名古屋圏ではトンネル掘削を地主の承諾が要らない地下40メートル以下の大深度工事を予定している。

その大深度トンネル距離は品川駅から神奈川県駅予定地間だけでも約37キロメートル（内約35キロメートルは大深度）、名古屋圏で約34キロメートル（うち約20キロメートルは大深度）を超える長大トンネルであるばかりか、工事計画の東京名古屋間の86%がトンネルである。（乙第4号証）

ところがリニア中央新幹線工事と同様の大深度の地下トンネル工事を行っていた東京外かく環状道路工事で、工事が原因で2020（令和2）年10月18日突然調布市の住宅街にある道路が、地下47メートルの工事が原因で幅3メートル長さ5メートル深さ5メートルにわたって陥没する事故が起きた。さらにルート上の地盤調査で3か所の巨大な地下空洞が発見された（甲C-K第54号証）。

事業主の東日本高速道路（株）は陥没原因が大深度トンネル工事でのシールドマシンによる工事が原因であることを認めた（甲C-K第57号証）。

このため陥没原因と工事との関係やトンネル工事周辺の地盤調査など安全が確認されるまで工事は中止となった。また被害があった住宅など周辺約1000軒を対象に家屋補修、不動産売却損等個別補償を検討している（甲C-K第54号証）。

トンネル事故有識者会議の報告書では、周辺は緩みが起きやすい特殊な地盤だった為、掘削機を再稼働させる際にトンネルマシンが土の硬さで動かないため、マシンを動かすように土を柔らかくする薬剤を注入した結果、土砂を過剰に取り込み、局所的に陥没や空洞が発生したとみられるとしている。（甲C-K第54号証）。

この地盤陥没事故は工事前の地盤調査が不十分であったことを明らかにした。有識者委員会の報告は、地盤陥没が、ことさら特殊な地盤だったことを強調しているが、専門家の意見では陥没した地盤の地層は特殊でもなく一般的な地層で他でも容易に起こり得るので詳細な地盤調査が必要であると指摘している（甲C-K54号証、甲C-K58号証）。

この事故は、同じ大深度法の適用による地下トンネル工事が予定されているリニア中央新幹線沿線予定地住民に同様の陥没事故への不安がより一層高まった。

このような大深度でのトンネル工事による近隣の地盤沈下の危険性は本件訴訟でも原告らが指摘してきたことである。それが今回の調布市での陥没事故で証明されたものである。

地盤陥没事故は現にリニア中央新幹線工事でも既に起きている。

岐阜県中津川市山口のリニア中央新幹線中央アルプストンネルの建設工事で、非常口となるトンネルの地上部が2019（平成31）年4月8日に直径は約8メートル、深さは約5メートルにわたって陥没した。不安定な地山に適さない断

面形状で掘削したことが原因とみられる（甲C－G第5号証）。

このためリニア中央新幹線工事は約半年ストップした。

このようにリニア中央新幹線工事はその86%が地下トンネル工事である為、地盤陥没事故は容易に予測できるものであるが、参加人の評価書はこのような工事予定地及びその周辺の地盤調査が不十分である。岐阜県中津川市の陥没事故はその証拠であるし、高速道路工事での調布市の陥没事故は今後のリニア中央新幹線工事の危険性をより明らかにしたものである。

3 コロナ感染拡大での参加人の乗客減少と赤字の拡大

新型コロナ感染拡大と乗客数の劇的な減少により参加人は大幅な赤字が拡大し、9兆円を超える巨額なリニア中央新幹線工事を遂行できる状況ではなくなつた。

東海道新幹線の利用者は新コロナ感染が拡大した2020（令和2）年度は2019（令和元）年度と比べて67%減った（甲B第8号証）。

このような乗客減少の影響から、参加人は2021（令和3）年3月期の通期連結業績予想修正で、昨年3月末期での年間営業利益が6561億円余であったが、本年3月末期の年間営業利益は赤字が2440億円となること、経常利益は前年度5742億円余であったが今年3月期は赤字が3170億円となることを認めた（甲B第11号証）。

工事費も9兆円の予定が発生土置場確保のための環境対策等の費用の増大等拡大の一途で工事費自体原告らが指摘したように9兆円で済むはずではなく巨額な増額が見込まれる。

財政投融資による3兆円の借財の返済も年0.6から1パーセントと低利であっても年額257億5000万円であり、30年後は元本で毎年3000億円の返済となる。

新型コロナ感染拡大によるテレワークの増大等が将来の乗客減少の加速原因

となることから、参加人は既に今年3月以降東海道新幹線の車両の2割削減を行い、社員の一時帰休も始めざるを得なくなっている（甲B第17号証）。

一方では参加人はリニア中央新幹線の為の工事費に2020（令和2）年度は3800億円も投入し、参加人の設備投資額約7180億円の半分を占めている（甲B第9号証）。

収入は大幅に赤字が続いているのにリニア中央新幹線工事費に年間3800億円以上もの工事費を投入し続けていては、赤字が累積し、厳しい財政状況に追い込まれることは明らかである。このまま乗客の減少とリニア中央新幹線工事費の出費が進むと、参加人が倒産し財政投融資の3兆円も返済不能に陥る可能性もありうるのである。

正に、参加人をこのような苦境から救済するには、リニア中央新幹線工事計画を白紙にして自殺行為ともいえるリニア中央新幹線工事費の出費を無くすことである。工事がほとんど進んでいない現在なら倒産を免れるためにも工事計画を中止し、撤回すべきチャンスである。

以上