

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 30

（リニア中央新幹線計画の不合理性 弁論終結後の事実を踏まえて）

2021（令和3）年4月12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

## 目次

第1	本画面の位置づけ .....	5
第2	コロナ禍によるビジネススタイル・ライフスタイルの変化とリニア計画 ....	5
1	コロナ禍が参加人に与えた影響 .....	5
2	ビジネススタイル・ライフスタイルの変化の影響 .....	6
(1)	ビジネススタイル等の変化 .....	6
(2)	工事実施計画認可申請時点でリモート化が予測できたこと .....	7
(3)	小括 .....	7
3	工事期間・工事費の不透明な見通し .....	7
(1)	工事の遅延.....	7
(2)	山積みの課題 .....	8
(3)	財政状況に対する疑惑 .....	9
第3	大深度地下工事の前提である「地上への影響なし」の破綻等 .....	9
1	大深度地下法とリニア中央新幹線 .....	9
2	相鉄・東急直通線新横浜トンネル工事による事故 .....	10
(1)	工事の概要.....	10
(2)	地表面陥没事故の発生と原因究明 .....	10
ア	事故の発生 .....	10
イ	原因究明.....	11
ウ	工事の再開 .....	11
3	東京外かく環状道路工事による事故 .....	12
(1)	工事の概要.....	12
(2)	地表面陥没事故の発生と原因究明 .....	12
ア	事故の発生 .....	12
イ	原因究明.....	12
ウ	事故後の対応等 .....	13

4	各事故で確認されたトンネル工事のあり方 .....	13
5	リニア中央新幹線の工事への疑問 .....	14
第4	火災事故での安全性・技術面の疑問の露呈 .....	15
1	詳細の分からぬ火災事故 .....	15
2	安全性への疑念 .....	16
第5	静岡県の大井川水問題に対する参加人の対応の不適切性・不誠実性の顕現 .....	17
1	本件評価書（丙第4の1号証）の記載 .....	17
2	水問題をめぐる主な出来事 .....	19
(1)	導水路トンネル案の事後的提案 .....	19
(2)	参加人の宣言 .....	19
(3)	工事期間中のトンネル湧水問題 .....	20
(4)	静岡県と参加人の対話 .....	20
(5)	国交省有識者会議の設置 .....	20
(6)	参加人社長の不適切発言とその撤回 .....	20
(7)	新たな地下水位低下予測 .....	21
(8)	大井川直下大量湧水の懸念報道 .....	21
(9)	本件評価書の修正 .....	22
(10)	トンネル湧水等に関する予測の修正 .....	23
(11)	湧水全量戻しの見通し .....	23
(12)	関係自治体や住民の動き .....	24
ア	住民の動き .....	24
イ	自治体の動き .....	24
(13)	災害の発生 .....	25
3	畠薙山断層帯等に関する調査等の誤りの判明 .....	25
(1)	本件評価書（乙第4の1号証）の記載 .....	25

(2) 烟蘿山断層帯への対応における予測の修正 .....	25
(3) 新たな断層や破碎帯の判明 .....	26
4 住民を無視した参加人の姿勢 .....	26
第 6 結語 .....	28
第 7 求釈明を求める事項 .....	29

## 第1 本書面の位置づけ

本訴訟は、原告適格に関する2020（令和2）年3月30日中間判決言渡しのため、2019（令和元）年12月20日に、弁論をいったん終結した。その後、コロナ禍の発生により判決言渡しは2020（令和2）年12月1日に延期された。弁論終結後判決言渡しの間に約1年期間が空いたが、その1年間でリニア中央新幹線計画を大きく揺るがす事実が生じたり判明したりしている。

その主なものは、①コロナ禍でのビジネススタイル・ライフスタイルの変化、②工事期間・工事費の不透明な見通し、③大深度地下工事の前提である「地上への影響なし」の破綻、④火災事故での安全性・技術面の疑問の露呈、⑤静岡県の大井川水問題に対する参加人の対応の不適切性・不誠実性の顕現、の5点である。これらの問題点が、リニア計画が不適切・不必要であることを明らかにしたことについて、以下詳論する。

## 第2 コロナ禍によるビジネススタイル・ライフスタイルの変化とリニア計画

### 1 コロナ禍が参加人に与えた影響

コロナによる感染拡大防止策として、国によりいわゆる3密（密閉、密集、密接）回避が要請されることとなり、ビジネス上もテレワークが推奨され、対面しての商談や会議がリモートによる会話・会議に切り替えられていった。そのための投資にも政府の財政支援が行われ、ビジネス客の新幹線利用は、急激に落ち込んだ。参加人の収益の柱であった東海道新幹線は、その大半がビジネスユーザーであり、利用客が激減した（甲B第8号証、甲B第9号証）。

また、国内・海外からの観光客の利用についても、「不要不急の外出を控えるよう」との政府の要請を受けて、旅行自体が中止・延期になり、この面でも利用客は減少した（甲B第9号証）。

参加人の主たる経営基盤である「東海道新幹線」での収益は大幅に落ち込み、

新型コロナ感染拡大と乗客数の劇的な減少による参加人赤字の拡大は甚大なものとなった。参加人の2020（令和2）年3月末期での年間営業利益は4068億7300万円であったが、2021（令和3）年3月末期の年間営業利益はマイナス1135億7300万円となることが判明した（甲B第10号証）。単純に比較すれば、一年で約5200億円の減収となったということである。なお、同年2月22日、参加人は「通期業績予想の修正に関するお知らせ」（甲B第11号証）を公表し、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3170億円となること等を認めた。

## 2 ビジネススタイル・ライフスタイルの変化の影響

### (1) ビジネススタイル等の変化

コロナ禍により政府がリモートワークを推奨し、金銭的な補助も行われたため、多くの企業がこれを導入した。その結果、各企業で実際に直接の面会・面談をしなくとも実際には業務が進展し、時間効率も高まることが実感された。この流れは、コロナ禍が終息して元に戻るであろうか。

各企業としてはリモートワーク導入に相当額の投資を行っており、その投資を無駄にすることは考え難い。会社の指導で従業員に交通機関による移動時間を業務に効率的に利用を命じようとも、仕事に従事できない時間が挟まることは否定しがたいし勤務を監督することもできない。リモートワークは、無駄な時間を削り、会議・面談後すぐに通常・関連業務に戻れ、面談内容を効率的に成果に結びつけられる点も大変効率的と評価できる。また、育児・介護等で在宅勤務が望まれる勤務形態も採用しやすくなり、労働者側からもリモートワークの形態がそれなりに好意的に迎えられている。このように、リモートワークが企業側にも労働者側にも継続的に要望されている状況は、リニア中央新幹線による移動の必要性に大きな影響を与え、参加人の経済予測を大きく修正させるべき根拠となるのである。

## (2) 工事実施計画認可申請時点でリモート化が予測できたこと

本来2014（平成26）年当時でもIT化の促進で会議のリモート化などは既に提唱されていたのであるから、これを全く考慮に入れずに出した参加人の事業予測は極めて杜撰としか言いようはなく、それを見過ごした被告の認可も適切性を欠いたというほかない。参加人は1999（平成11）年に100%子会社のJR東海情報システム株式会社を設立させており、情報関連のシステム構築研究等を独自にさせていたのであるから、自らのIT化に無頓着であったとは考え難く、IT化の進展でビジネスの移動が減少することは十分予測できたはずである。このような新幹線の利用の構造的な減少が見込まれることに全く目を向げずに「飛行機の利用客が新幹線利用に移動する」などといった自分に都合の良い妄想を自ら信じ込んだかのように、現実を無視した収益予測を立てて公共性を主張してきたことが、砂上の楼閣であったこともさらに明らかになったというべきである。

## (3) 小括

この減収が一過性のものとは考え難いのであり、この時点で改めて厳しい収益予測の下で採算性を再評価すべきである。そうしなければ、このままで財政投融資の9兆円も返済は見込めない危険があり、「これまで投下した資本が無駄になる」とか誤謬を認めない行政の常として、湯水のごとく本件への財政投融資が継続されることも危惧される。参加人が経済的に立ち行かなくなったりたときに、財政投融資の損失を負わされるのは結局国民であるのであるから、個々の国民の利益に直結する事項だと考えるべきである。

# 3 工事期間・工事費の不透明な見通し

## (1) 工事の遅延

本路線のトンネル建設工事自体が大きく遅延しており、自ら2027年の品川～名古屋間の開業は極めて困難と認めざるを得ない状況にある（甲B第9号証）。前記1(1)のコロナ禍の影響と工事の諸条件での困難性が理由であ

ろう。

コロナ禍との関連で言えば、工事現場においてもコロナ禍での感染拡大回避のために三密回避を堅持するよう要請される。これを遵守しようとすれば、多数の作業員が同一現場に集合して作業することは不適切であるため工事の遅滞は不可避であり、通常の建設作業の多くが工期を守れない状況に至っている。さらに現在第4波といわれる感染拡大が生じているとの報道もある中で、いつになつたら通常の作業状況に戻れるか不明というほかなく、工事の進捗は予定が立たない状態である。

## (2) 山積みの課題

また、後述するとおり、静岡での水問題についての参加人の解決能力の低さと資料提出のいい加減さにより、静岡県では工事の着手自体が認められず、に今日に至っている。加えて、発生土の処理場の確保が未だにできず、各地で本格的工事に入れない状況が継続している。

このように、諸課題の解決が一向に進展しないどころか、新たな遅滞要因が発生しており、工事期間は当初の予定が順守できないことは確実であり、これに伴い工事費も9兆円の予定が大きく目算が狂っている。前記1(1)のとおり、参加人の収益には陰りが見えており、費用面でも参加人は大きな困難を抱えることになる。そもそも全工程の約86%がトンネルであるという状況での予算の遵守は極めて難しい。大手ゼネコンに言わせれば、トンネル工事は通常、当初予算の3倍から5倍の費用を要するものとされており、財政投融資が公表されて国が資金援助を行うことが明らかになるまで、事実上工事は実施されてこなかった。トンネル工事関係者の多くは「トンネル工事は掘ってみないとわからない」というが、特に日本の地形自体が3つのプレートの衝突による複雑な断層の連続で形成されており、それまで水が出なかつた現場のわずか数メートル進行した場所から大量出水するなどということもこれまで頻繁に起きている。

本件のような本来国が主導すべき国家プロジェクトは、財政的担保がなければ着手できないことはゼネコンにとって当然の前提で、一旦国家の資金が導入されれば「誤った投資」との批判を回避するために、国は資金を投入し続ける、すなわち工事は絶対に中断せず完了させられる、との見通しがなければ工事を実施できないのである。

### (3) 財政状況に対する疑念

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年後は元本でも毎年3000億円の返済となるが、現在の財政状況や、コロナ禍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、返済や支払で参加人は厳しい財政状況に追い込まれることは明らかで、このまま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すらありうるのである（甲B第12号証、甲B第10号証、甲B第11号証）。

## 第3 大深度地下工事の前提である「地上への影響なし」の破綻等

### 1 大深度地下法とリニア中央新幹線

本件工事においては、品川駅～神奈川県駅間（以下「首都圏部」という。）と春日井市～名古屋駅間（以下「中京圏部」という。）には、大深度地下法の適用申請が認可され、首都圏部では地下41メートルから121メートルまでに、中京部では地下43メートルから113メートルまでに外径13.7メートルから14.0メートルのトンネルを施工するとされている。大深度地下法は、都市深淵部で「公共の利益」となる事業の円滑な進行と適正かつ合理的利用を促進する目的で（同法1条）、認可されれば無償で事業への使用を受容しなければならず（同法25条）、占有者への使用料も発生せず（同法26条）、相続人も対象不動産の使用等を制限され（同法27条）、譲渡等も自由にできない（同法28条）という、個人の財産権を大幅に制限する開発促進のための

法である。

現時点での認可事業は、いわゆる東京外かく環状道路、リニア中央新幹線、寝屋川北部河川事業の3件が進行中である。同法制定時の答申において「大深度地下を利用しても地表付近に比較的影響が及びにくい」とされていたが、後述するとおり、上記東京外かく環状道路の地下工事現場上において、2020（令和2）年10月18日、突然調布市の住宅街にある道路が陥没する事故が起きた。また、これに先立ち、リニア中央新幹線の神奈川県駅が建設される予定の橋本周辺と同様の浅深度における相鉄・東急直通線新横浜トンネル工事に伴う陥没事故が発生していることから、あわせて事実経過等を確認する。

## 2 相鉄・東急直通線新横浜トンネル工事による事故

### (1) 工事の概要

相鉄・東急直通線は、JR 東海道貨物線横浜羽沢駅付近から東急東横線・目黒線日吉駅間の約10キロメートルを結ぶ鉄道路線で、2022年度下期の開業を予定している（甲C-K第48号証）。同路線は、都市鉄道等利便増進法に基づき、相模鉄道株式会社と東急電鉄株式会社が鉄道営業主体、鉄道・運輸機構（以下「機構」という。）が鉄道整備主体とされている（甲C-K第49号証）。

同鉄道路線に設置される新綱島駅と新横浜駅間の約3.3キロメートルは地下トンネルによって結ばれる予定であり、同トンネルは新横浜トンネルと呼称されている（甲C-K第50号証1頁）。同トンネルは、シールドマシンを使用して掘削され（甲C-K第50号証1頁）、2020（令和2）年11月27日に貫通した（甲C-K第51号証）。

### (2) 地表面陥没事故の発生と原因究明

#### ア 事故の発生

機構が、横浜市道環状2号線直下をシールドマシンによって掘削し、横浜アリーナ付近までのトンネルを完成させた後、2020（令和2）年6

月12日午後2時30分頃及び同月30日午前5時30分頃に、同環状2号線において地表面陥没が発生した（甲C-K第52号証、甲C-K第50号証1頁）。12日の陥没は11メートル×8メートル×深さ4メートル、30日の陥没は7メートル×6メートル×深さ2メートル規模のものであった（甲C-K第50号証1頁）。

機構は、同月12日以降は、トンネル掘削工事を停止した（甲C-K第52号証）。

#### イ 原因究明

機構は、2020（令和2）年6月24日、「神奈川東部方面線 新横浜トンネルに係る地盤変状検討委員会」を設立し、原因究明を開始したが、同年7月時点では前記事故が機構によるトンネル掘削工事に起因することは認めていなかった（甲C-K第52号証）。

しかし、同年8月には、機構は同事故が、機構の実施したシールド工法によるトンネル掘削に起因するものであることを認めた（甲C-K第50号証まえがき）。機構は、地質状況と施工管理の複合的な要因によりシールドマシンが土砂を過剰に取り込み、空隙が形成されたことで同事故が発生したと結論付け、再発防止策として①探り削孔調査を実施し弱い地盤があれば充填剤を注入し地盤を強化すること、②掘削完了区間のうち土砂を過剰に取り込んでいると推定される区間は必要に応じて充填剤の再注入を行うこととする等した（甲C-K第50号証10頁、11頁）。

なお、機構が同①の方針に基づき、探り削孔調査を実施したところ、弱い地盤が実際に確認され、地盤を強化するために充填剤が注入されるなどした（甲C-K第53号証）。

#### ウ 工事の再開

機構は2020（令和2）年9月には掘削工事を再開し、新横浜トンネルは同年11月27日に貫通したが、2021（令和3）年1月から同年

7月下旬まで、前記事故によって破損した下水道やガスなど地下埋設管の復旧工事が行われる予定であり、これに伴う車線規制も予定されている(甲C-K第51号証)。

### 3 東京外かく環状道路工事による事故

#### (1) 工事の概要

東京外かく環状道路は、東日本高速道路株式会社（以下「NEXCO 東日本」という。）が供用する高速道路で、現在、大泉ジャンクションから東名ジャンクション（仮称）に係る区間の建設工事が実施されている（甲C-K第54号証4頁）。同区間は総延長約16キロメートルのトンネルとなることが予定され、シールドマシンによる掘削が行われる（甲C-K第54号証5頁ないし7頁）。

#### (2) 地表面陥没事故の発生と原因究明

##### ア 事故の発生

NEXCO 東日本が東京都調布市東つつじヶ丘2丁目付近直下をシールドマシンで掘削してから約1か月後の2020（令和2）年10月18日午前に同地点において地表面沈下が確認された（甲C-K第55号証2頁、6頁）。同日午後0時30分頃には、地表面の陥没が確認され、周辺住民に避難要請が出された（甲C-K第55号証2頁ないし5頁）。

##### イ 原因究明

NEXCO 東日本は、事故発生当日に、前記事故に関する第1報を発表し、同時点では「東京外かく環状道路（東名～関越）で施工中のシールドトンネル工事との因果関係は不明」としていた（甲C-K第56号証）。

2020（令和2）年10月19日には、第1回東京外環トンネル施工等検討委員会有識者委員会が開催され、その後、同委員会で決定された調査方針によって周辺地域の調査を実施したところ、複数の空洞がトンネル工事施工区間の直上に存在することが明らかになった（甲C-K第54号

証10頁、11頁)。そして、同年12月18日の第5回有識者委員会では、シールドトンネル工事が同空洞や前記事故の要因となっていることが確認されるに至った(甲C-K第57号証4頁)。

2021(令和3)年4月2日から7日に開催された説明会において、NEXCO東日本は、陥没等の発生した地域周辺の地質条件によりシールドマシンのカッターが回転不能となり、これを解除するために行った特別な作業により地山にゆるみが発生したこと及び土砂の過剰な取込みが陥没等のメカニズムであるとした(甲C-K第54号証28頁ないし34頁)。

#### ウ 事故後の対応等

NEXCO東日本は、2021(令和3)年4月の説明会において、追加ボーリング調査を実施し、地盤に適合した添加剤を使用する等の再発防止策を提示し、あわせて従来から問題視されていた振動・騒音問題や住民への情報提供のあり方等についても対策を講ずることを明らかにした(甲C-K第54号証38頁ないし43頁)。

また、前記事故発生地域周辺住民の一部については、同事故とともにう 調査等により仮移転を余儀なくされることが判明した(甲C-K第54号証48頁)。

#### 4 各事故で確認されたトンネル工事のあり方

神奈川東部方面新横浜トンネルに係る地盤変状検討委員会委員長が指摘するように「トンネル工事など地盤に関わる工事では、それぞれの現場での地盤条件に応じた設計と施工が基本である。その基本の遵守と施行中の地盤挙動の確認および必要な対応が不十分であると、思いもかけない事故が生じる」のであり、また「地盤事故の多くは、一つの工程での問題が発端となっても、それが実際に事故となるとは限らず、複数の工程での不十分な対応を経て実際の事故となることが多い」のである(甲C-K第50号証まえがき)。

NEXCO東日本及び機構は、前記各事故後の調査検証を踏まえ、今後のトンネ

ル掘削に際し、①追加ボーリング調査の実施による詳細な地質状況の把握、②切羽土圧及び泥水性状の適切な管理、③土砂の過剰な取込みの有無の確認等を行うことなどとした（甲C-K第50号証10頁、図6-6ないし6-9、表6-1、甲C-K第54号証39頁ないし41頁）。それぞれ、地質条件及び工法の特徴に応じたフローが作成されるなど、工程ごとに想定されるリスク管理を検討したうえで（甲C-K第50号証図6-8、表6-1、甲C-K第54号証39頁）、工事再開へのステップを踏んでいる。

なお、NEXCO 東日本及び機構は、工事区間全体の地質断面図を示すとともに、同区間全体で複数のボーリング調査を実施している（甲C-K第50号証資料1-2、甲C-K第54号証28頁）

## 5 リニア中央新幹線の工事への疑問

リニア中央新幹線の大深度地下法適用のトンネル工事や神奈川県駅周辺の浅深度での工事が前記各事故と同じ轍を踏まないという保障はなく、この事故により、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新幹線沿線予定地や神奈川県駅周辺住民に同様の陥没事故が発生するのではないかという不安がより一層高まった。また、このような陥没事故の続発を受け、参加人としても丁寧な工事を実施することは不可欠となり、工事の長期化は避けられない。

大深度地下法を適用したトンネル工事や浅深度での工事による近隣の地盤沈下の危険性は本件訴訟でもかねてより原告らが指摘してきたことである（原告準備書面26、8頁以下参照）。前記各陥没事故はその危険性が現実化してしまったものといえる。

前述の通り、日本の地質構造は褶曲や正逆の断層等が複雑に数多く混在しており、通常の工事でも十分な調査を行わなければ安全なトンネル掘削工事は実施できないところ、施工現場上部に既存の構造物が多数存在する都市圏の地下工事においては、前記各陥没事故のような事故が生じれば多大な危険をもたら

すものである。地下深くであればあるほど、トンネルが巨大であればあるほど、掘削による影響の及ぶ範囲が工事現場を起点に地上に向かって扇形に拡大することは理の当然である。

参加人の環境影響評価の対応でも明らかなどおり、国の認可を得さえすれば後は何とでも言いくるめることができるといわんばかりの、「この大企業ＪＲ東海が言うことだから間違いない」式の情報隠蔽と検証妨害は許してはならないと考えられる。本件訴訟は大深度地下法の工事についての認可を争うものではないから、これ以上言及することは控えるが、東京外かく環状道路工事での陥没事故等を他山の石として、自らの工事の安全性について再確認・再検証して、それが正確で適切であることを周囲に知らしめることが必要不可欠といえるだろう。

#### 第4 火災事故での安全性・技術面の疑問の露呈

##### 1 詳細の分からぬ火災事故

参加人の山梨リニア実験線で、2019年10月7日、火災事故が発生し、重傷者2名、軽症者1名が被害にあったとのことであった。事故自体は弁論終結前に生じたもので準備書面でも触れているが（原告準備書面28の23頁）、その後の実態の解明や事故の詳細については殆ど報道がなされていない。フリージャーナリストの樋田氏が追跡調査した結果をブログにしている程度である（甲B第13号証）。

都留市役所の情報公開請求に対する開示資料（甲B第15号証）によれば、車両基地トンネル内で停車中のリニア車両の「車両内設置のガスタービン発電装置交換用断路器及び配線の一部、ガスタービン発電装置本体外装パネルの一部、活線作業用器具のディスコン棒が焼損した火災」である。その原因是、「ガスタービン発電機の作業中、作業用断路器投入後、ディスコン棒先端部分が加圧された正負極ナイフスイッチにディスコン棒先端部分が接触し短絡したこ

とにより、アーク放電現象が発生し出火した」とされている。これはトンネル内で作業中していた作業員からの通報とのことである。この報告を見ても、断路器をオフにするときにアーク放電が生じることは通常ないと考えられること、アーク放電が生じるほどの高電圧が生じるようないかなる作業が行われていたのか詳細が不明であること、通常の電気作業員であれば、引火しやすい作業着などは着用するはずがないのに重度の火傷を負ったという結果の不合理性などの疑問がぬぐえない結果となっている。

## 2 安全性への疑念

リニア中央新幹線においては、超電導磁石の冷凍機、車内空調、車内照明等に使用する車両電源は、当初はガスタービンエンジンでの発電とされていたが、全て誘導集電システムでまかなうと本件評価書には記載されている（丙第1の1号証3－38頁）。約86%がトンネルというリニア中央新幹線の構造からすれば、燃料の燃焼を伴わずに発電する誘導終電システムは合理的であり、安全性向上にも寄与するものと考えられる。にもかかわらず、2027年開業などと喧伝していたこの時期に、なぜガスタービンエンジンがリニア車両に搭載されているのかが解せないところで、同装置の存在意義も明確にされていないし、そのガスタービンエンジンに関してどんな作業をしていたかも上記では明らかでない。

コロナ禍も相まってという話ではあるが、昨年4月時点でもまだ入院が必要な状態であるとの話も出たとのことであり、それほど重体の傷病人が発生するような事故はどのような安全確認状況の下で生じたのか、運行に不可欠な作業の一環で生じたとすれば車両運行の際の安全性に疑問が生じる。また、客室の可燃物に引火する危険はないか、外部の電磁石に引火する危険はないか等の安全面への危惧も生じる。参加人が事実を迅速・正確に報告し、運行との関係ではこのような火災事故が生じる可能性がなく、仮に車内での火災が生じた場合でも鎮火・消火の体制は万全で安全性は揺るがないというのであれば、むしろ

リニア新幹線に対する安全面での信頼が高まるのではないか。この件ばかりではないが、参加人が迅速・正確に対応しないことが、リニア中央新幹線の安全性等に疑問を持つ人々にさらなる疑惑を深める事態を生じていることを、そろそろ理解してもよいのではないだろうか。

被告としても、このような遅れた未熟な対応を続けている参加人に対し、認可した手前、情報開示を促す程度の対応はすべきではないか。被告は国民に対して「安全な移動手段」を提供する義務があるはずであるから、本来認可の時点で明確にされていなかった事態が生じた以上、その点を解明するよう指導し、解明できないのであれば認可を取り消すべきである。現実に事故が生じて損害賠償等で対応するというのは、人命が損なわれるような結果に至れば取り返しがつかないうえ全くの下策であろうと考える。

本来であれば事業認可の際にチェックしておくべき事項であるが、遺漏が生じるのは人の行うことである以上完全に回避はできないものである。従って、誤りを確認した場合には、早急に修正・補正し、適切な対応を取ることが求められる。もちろんその修正・補正の中には、計画の中止・認可取消しも含むのである。

## 第5 静岡県の大井川水問題に対する参加人の対応の不適切性・不誠実性の顕現

### 1 本件評価書（丙第4の1号証）の記載

本件評価書における水問題に関する記載箇所を別紙のとおり整理した。このうち、重要な部分を以下のとおり引用する。

#### ○沿線地域の地形、地質（4-2-1-5 7ないし71頁）

対象事業実施地域及びその周囲に分布する主要な活断層は、椹島から聖沢にかけて、南南西方向に延びる畠薙山断層があり、椹島の西方から畠薙湖の西方に分布している。なお、主要な活断層としては、地震研究調査推

進本部における活断層の長期評価資料及び「日本の活断層（活断層研究会 1991）」に記載している活断層の内、隔日度または活動度が高いものを記載している。地形分類図を図4-2-1-7に、表層地形図を図4-2-1-8に示す。

○本件工事等による地下水位への影響（8-2-3-11頁）

「トンネルの工事及び鉄道施設（山岳トンネル、非常口（山岳部））の存在による地下水の水への影響は、静岡県内（赤石山脈）のトンネル区間全般としては小さいものの、破碎帯等の周辺の一部においては、地下水の水位への影響を及ぼす可能性があるものと予測する。」

○地下水位に関する保全措置の検討（8-2-3-13、14頁）

「薬液注入を実施することや、覆工コンクリート、防水シートを設置することで、地下水への影響を低減できる。」

「地下水の水位の予測は地質等調査の結果を踏まえ水文地質的に行っており、予測の不確実性の程度が小さく、採用した環境保全措置についても効果に係る知見が十分に蓄積されている。しかしながら、本線トンネル及び非常口（山岳部）において、破碎帯付近では状況によって工事中に集中的な湧水が発生する可能性があり、水資源に与える影響の予測の不確実性が一部あることから、本線トンネル及び非常口（山岳部）の破碎帯付近において地下水を利用した水資源を対象として、「8-2-4 水資源」において環境影響評価法に基づく事後調査を実施する。」

○水資源に関する保全措置（8-2-4-13頁）

「環境保全措置として、まず本坑に並行する位置に先行して断面の小さい先進坑を掘削し、地質の把握を実施した上で、覆工コンクリートや防水

シート、地質によっては薬液注入の施工など、地質に応じた適切な施工方法を検討し実施する。…トンネルの工事及び鉄道施設（山岳トンネル、非常口（山岳部））の存在に伴い河川の流量が減少し水利用に影響が出る場合は代替水源の確保などの環境保全措置を実施する。具体的には河川流量が減る量や影響の度合いなどに応じて関係者と打ち合わせを行いながら、トンネル内に湧出した水をポンプで汲み上げるなどして大井川に戻す方法も選択肢として考えている。」

#### ○水問題と生態系の関係（8－4－1－89頁）

「事業の実施による影響の程度は小さく、重要な魚類の生息環境は保全されると予測する。」

## 2 水問題をめぐる主な出来事

### (1) 導水路トンネル案の事後的提案

原告準備書面10の1頁ないし7頁において主張した水問題をめぐる出来事を含め、以下、本書面作成時点までの水問題をめぐる主な出来事を再度整理する。

まず、参加人は、2014（平成26）年12月19日の第一回大井川水資源検討委員会において、導水路トンネルを新たに掘って自然落下させ大井川に戻す案も検討している旨の説明をして、ここで初めて水問題の環境保全措置として導水路トンネル案が提案された。その後、複数の会議を経て、導水路トンネル案が一定程度具体化されるに至った（以上につき原告準備書面10の2頁ないし3頁参照）。

### (2) 参加人の宣言

参加人は、2018（平成30）年10月17日、原則としてトンネル湧水の全量を大井川に流す（戻す）措置（以下「湧水全量戻し」という。）を実

施する旨の協定案を公表した（甲C－S第29号証）。なお、参加人は同様の旨を同年11月21日の静岡県中央新幹線環境保全連絡会議においても説明している（甲C－S第30号証）。

(3) 工事期間中のトンネル湧水問題

参加人は、2019（令和元）年8月20日、静岡県中央新幹線環境保全連絡会議地質構造・水資源専門部会において、先進坑がつながるまでの工事期間中、山梨、長野両県へトンネル湧水が流出し、一定期間は水が戻せない旨を明らかにした（甲C－S第31号証）。

(4) 静岡県と参加人の対話

以上のような経緯の中で、静岡県は参加人に対し、同年9月30日、「中央新幹線建設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引き続き対話を要する事項」（以下「引き続き対話を要する事項」という。）を送付した（甲C－S第32号証）。以降、引き続き対話を要する事項に基づき、静岡県とJR東海との間で見解のやりとりが行われたが議論が進展しなかった。

(5) 国交省有識者会議の設置

処分行政庁は、2020（令和2）年4月27日、「トンネル湧水の全量の大井川表流水への戻し方」及び「トンネルによる大井川中下流域の地下水の影響」について議論することを目的として、国交省有識者会議（以下「有識者会議」という。）を設置・開催した（甲C－S第33号証）。同会議においては予測のモデル改善、データの開示、計算の根拠、工事段階ごとの予測等を求める意見が委員から呈されるなど、参加人の資料提供や説明の不足が指摘された（甲C－S第33号証）。

(6) 参加人社長の不適切発言とその撤回

参加人社長は、前記第一回有識者会議において、「南アルプスの環境が重要であるからといって、あまりにも高い要求を課して、それが達成できなけれ

ば中央新幹線の着工も認められないというのは、法の趣旨に反する扱いではないかと考える」と発言した（以下「不適切発言」という。甲C-S第33号証）。これに対し、水利権者や関係市町、静岡県等が抗議をした（甲C-S第34号証）。

第二回有識者会議冒頭では処分行政庁担当者から「会議の趣旨、JR東海の立場に必ずしもそぐわない発言が行われたと認識しており、誠に遺憾である。その結果、静岡県知事等から抗議を受ける事態に至ったことは誠に残念である。関係者間の信頼関係がない中では、この会議での今後の建設的な議論は期待できない。については、JR東海には反省を促すとともに、あらためて本会議が円滑に進むよう、この会議の趣旨を踏まえて、説明責任者として真摯に対応されたい」とする注意がなされたほか、口頭及び文書での注意・指導もなされた（甲C-S第34号証）。

このような経緯で、同年5月20日、参加人は不適切発言を撤回するに至った。

#### (7) 新たな地下水位低下予測

第二回有識者会議、第三回有識者会議の中でも、参加人の示す資料の根拠等に不明確・不十分な点が存在することが委員から問題視されたが、徐々に資料が整理・補充されるなどした（甲C-S第34号証、同35号証）。そのような中、2020（令和2）年7月16日、第四回有識者会議の中で、トンネル掘削20年後に最大で300メートル以上、地下水位が低下するとの新たな予測が示された（甲C-S第36号証）。同年10月27日、同予測は詳細化され、最大で約380メートルの地下水位の低下が予測されることが判明した（甲C-S第37号証）。

なお、同予測は本件評価書には記載されていない。

#### (8) 大井川直下大量湧水の懸念報道

2020（令和2）年8月25日の第五回有識者会議ではトンネルの掘削

方法やトンネル湧水の戻し方についての議論がなされた（甲C-S第38号証）。しかしながら、同年9月10日、「大井川直下「大量湧水の懸念」」と題する新聞報道がなされ、同報道においては「涵養された地下水が大量に存在している可能性があり、高圧大量湧水の発生が懸念される」と記された非公表資料が、本件環境影響評価書（丙第4の1号証、同4の2号証）作成以前である平成25年において作成されていたことが指摘された（甲C-S第39号証）。

そこで、静岡県は、参加人に対し、同年10月2日及び同月9日に同資料の開示要請を行うも、参加人は周辺住民に不安を与えることになりかねず開示は適切でない旨回答し、開示を拒否した（甲C-S第40ないし43号証）。静岡県は同月22日、処分行政庁に対し、同資料の開示要請を行っている（甲C-S第44号証）。

#### (9) 本件評価書の修正

参加人は、2020（令和2）年12月25日に開催された静岡県中央新幹線環境保全連絡会議生物多様性専門部会において、同年12月8日に開催された第七回有識者会議で提出された「中央新幹線建設工事（静岡工区）の自然環境の保全等に向けた取組み」（以下「静岡工区の保全取組み」という。甲C-S第45号証）について説明した。

静岡工区の保全取組みのうち、重要な記載を以下のとおり引用する。

##### ○トンネル工事等による地下水位への影響について

「地下水位（計算上）予測値について、トンネル周辺の山の尾根部において局所的に最大で300m以上低下する計算結果を示したことから、令和2年7月31日「静岡県中央新幹線環境保全連絡会議（合同部会）」において静岡県くらし・環境部より「これによる自然環境への影響については十分な評価が必要」とされました。」

## ○事業実施による生態系への影響

「保全にあたっては、…生物多様性専門部会委員からご意見を頂いた以下の点についても配慮し、取り組んでまいります。

- ① 地形・地質が複雑である一方、事前の調査が難しく、その構造等を把握しにくいことから、事業による影響予測に不確実性が存在する
- ② 希少な生物が生息し、生物多様性が周辺環境の変化の影響を受けやすい脆弱性を持つ
- ③ 生息環境や生息状況に影響が生じた場合、その変化を確認することが地形、気候等の観点で難しい場合がある」

これらの記載と前記1で引用した本件評価書の記載を比較すると、前記(1)ないし(7)の経過を踏まえて、参加人が本件評価書の記載を修正したことが分かる。

### (10) トンネル湧水等に関する予測の修正

参加人は、静岡県に対し、従前、トンネル建設工事による山梨県側への湧水量の平均値は $0.08\text{ m}^3\text{毎秒}$ 、総量は $210\text{ 万トン}$ としてきた（甲C-S第46号証）。しかしながら、2021（令和3）年2月7日に開催された第八回有識者会議において、参加人は平均値を $0.12\text{ m}^3\text{毎秒}$ 、総量を $300\text{ 万トン}$ （ $0.03\text{ 億トン}$ ）に修正した（甲C-S第47号証）。参加人が予測を修正した理由は不明である。

### (11) 湧水全量戻しの見通し

参加人は、2021（令和3）年3月22日に開催された第十回有識者会議及びその後の記者会見において、参加人の試算による総湧水量に基づけば湧水全量戻しに12年以上、静岡市の試算による総湧水量に基づけば20年以上かかることを明らかにした（甲C-S第48号証）。

そして、同会議で取りまとめられた「大井川水資源問題に関する中間報告（素案）」においては「JR東海の施工計画では、工事の安全確保等の観点から、県境付近の断層帯を山梨県側から掘削するため、掘削工事の一定期間中は山梨県側へトンネル湧水が流出し全量戻しとはならない。」と記載された（甲C-S第48号証）。

#### (12) 関係自治体や住民の動き

##### ア 住民の動き

2020（令和2）年10月30日、大井川の水を利用する農業者を中心として、リニア中央新幹線の工事の差止めを求める民事訴訟が提起された（甲C-S第49号証）。

同年11月、静岡県内の高校生や大学生によって組織された「Fridays For Future Shizuoka」（以下「FFF静岡」という。）によって「リニアのいらない未来プロジェクト」が立ち上げられ、被告や参加人に対し、リニア中央新幹線の建設工事及び事業計画の即時中止を求める署名活動が展開され、署名簿は、2021（令和3）年3月12日、FFF静岡から静岡県知事に提出されるに至った（甲C-S50）。

また、大井川流域8市2町（島田市、焼津市、掛川市、藤枝市、袋井市、御前崎市、菊川市、牧之原市、吉田町、川根本町）の市議や町議が発起人となった「大井川の水を守る62万人運動」が立ち上げられ、2020（令和2）年12月から、静岡県知事を名宛人として、同市町の水を守ること及び南アルプスの自然環境・生態系の保全を要望し、又、参加人に対し科学的根拠を示して説明させるよう求めることなど内容とする署名活動が始まった（甲C-S第51号証）。

##### イ 自治体の動き

前記大井川流域8市2町は被告に対し、2020（令和2）年12月20日、大井川水系の水質や南アルプスの環境の保全に関する要望書を提出

した（甲C-S第52号証）。

静岡県は、参加人に対し、2021（令和3）年3月12日、「中央新幹線（静岡工区）の自然環境の保全等に向けた取り組み」に対する意見書を送付した（甲C-S第53号証）。同意見書において、参加人のこれまでの説明の変遷に関する説明、工事に伴う自然環境等への影響に対する更なる説明や資料の提供が求められている（甲C-S第53号証）。

同8市2町は、参加人に対し、同年3月21日、流域住民の理解と協力を得ることなく、着工しないよう求める要望書を提出した（甲C-S第54号証）。

#### ⑩ 災害の発生

2019（令和元）年10月12日、令和元年台風19号の影響により、参加人が発生土置き場として計画している燕沢周辺において土砂災害が発生した（甲C-S第53号証）。

### 3 畑薙山断層帯等に関する調査等の誤りの判明

#### ① 本件評価書（乙第4の1号証）の記載

本件評価書の図4-2-1-8(1)および(2)(乙第4の1号証4-2-1-7ないし8頁)によれば、文献調査結果を前提に畑薙山断層は中央新幹線トンネル南方約15キロメートルに存在するものとされており、本件アセス作成時にはトンネルと交錯することを想定した記載が存在していない。このことは、参加人作成の「畑薙山断層帯におけるトンネルの掘り方・トンネル湧水への対応（素案）」（以下「畑薙山断層帯への対応」という。甲C-S第55号証）3頁における「環境影響評価においては、…対象事業実施地区内には活断層は存在していないものとしています。」との記載からも明らかである。

#### ② 畑薙山断層帯への対応における予測の修正

前記畑薙山断層帯への対応によると、ボーリング調査の結果から、トンネ

ル工事予定地には約 800 メートルの範囲において破碎質な地質が繰り返し出現していること、畠薙山断層帯におけるトンネルの土被りは 1400 m と大きいため、断層や破碎帯に遭遇した際には、高圧突発湧水の発生可能性が高いことが指摘されている（甲 C-S 第 55 号証 2 ないし 4 頁）。すなわち、参加人は、前記(1)で引用した評価書上の記載と異なり、対象事業実施地区内に畠薙山断層帯が存在することを前提に同資料をまとめ、本件評価書を修正したのである。

また、同資料ではトンネル湧水を静岡県外へ流出させない方法の検討がなされているが、導水路トンネル、静岡県側からの下向き掘削、深井戸による揚水いずれの方法も「極めて困難」と記載され（同 19 頁）、「静岡県外へトンネス湧水を流出させない方法を検討しましたが、いずれも実現にあたっては極めて困難と考えます。」（同 20 頁）と述べられている。すなわち、大井川源流地域を掘削するにあたり発生した湧水を大井川に戻すことができなければ大井川の枯渇が問題となるが、問題解決は極めて困難であり参加人においても解決のための具体的工法の見通しが立っていないかったことがこの時点では漸く明らかとなつたのである。

### (3) 新たな断層や破碎帯の判明

また、2019（令和元）年 10 月 1 日の静岡新聞報道により、同年 9 月 30 日に畠薙山断層とは別に、大井川直下に断層や破碎帯が存在することが明らかとなっている（甲 C-S 第 27 の 1 号証、甲 C-S 第 27 の 2 号証）。

## 4 住民を無視した参加人の姿勢

以上、詳述したとおり、参加人が静岡県・流域市町村・静岡県民に了解されるような提案を提示できずにいることで、今まで静岡県内の本格的なリニア中央新幹線の工事は実施できていない状態である。静岡県のみならず大井川水系を利用する静岡県内の自治体においても、同水系の水量の保全ができない限り、工事に協力できないとしている。静岡県としては、県民の生活用水とし

て重要であることから、参加人が実現可能な具体的な対策案を提示するよう求めているのであり、これに対し参加人は被告に協力を求めたが、審議会の中で過去に実施した調査の資料が示されるなどしており、参加人が誠実に対応してこなかつた事実が浮き彫りにされている。

現実に参加人が説得力ある資料をもって、大井川下流域の住民の生活の維持ができるなどを示せば、もともと現在の川勝静岡県知事はリニア中央新幹線について好意的であったはずであり、工事に賛同していたとも考えられる。リニア中央新幹線が開通すれば東海道新幹線では静岡内の諸駅で停車する列車の本数を増加させるという提案もあり、静岡県にとって利点があるとの指摘もある。参加人は、そのような静岡県に対して、大井川の水量を回復させ流域住民が安心して生活を継続できることを納得させられず、説得できないような提案しかできていないのである。

もちろん、このような「予定通りに工事を実施すれば大井川の水が減少する」という事態は、本件計画がなされた当初から存在していた事実であり、近年になって突然発生した事象ではない。リニア中央新幹線計画策定時には明らかになっていたはずである。静岡県は大井川水系の保全について実施できるか疑問に思い、参加人に対して、現実に破壊される水環境の復元・保全をどのように実施するのか現実的な具体案を示すよう求めたに過ぎない。これに対し、高額の費用を伴い永久にポンプアップするという現実性のない提案や、導管を新設しても「3割は戻せない」案など、静岡県の理解を得られない提案ばかりが提示されるにとどまっているのが現状である。前記有識者会議でも、会議の終了ごとに議事内容と異なる座長コメントを記者発表して、いかにも進展しているかのような「ムード作り」に終始し、これに対し静岡県や委員から苦情を呈される始末である。

各都県ではリニア中央新幹線の新駅が建設されることでの再開発期待で住民への影響を無視ないし軽視したきらいがあるところ、この効果の及ばない静

岡県では、冷静な視点で市民生活への影響や、生活環境の変化への対策の実効性・現実性について厳格な判断を行っているに過ぎない。本件で原告らが周辺住民への生活被害や環境激変への対応策の不備について指摘している点について、静岡県は真剣に取り組んでみたところ、あにはからんや参加人の対策は被害者の納得・理解を得られるような内容ではなかったことが露呈したに過ぎない。静岡県以外の各都県においても、環境影響評価準備書に対する意見としては一定の要望や批判を行っているが、その後の環境影響評価書の段階では参加人が不十分な回答を提示したにもかかわらず、これを軽視ないし無視し、建設に賛同してしまっているのが実情である。各自治体が、再開発による算盤勘定にのみ関心を示しており、住民の生活環境の保全に十分な関心を寄せていない実情が露呈されているというほかない。

## 第6 結語

リニア中央新幹線は、速度以外にとりえがないことは、参加人の元代表取締役も認めるところである。そして、大気圏上層の空気の薄い層を進行する飛行機であれば速度を出すことも容易であるが、大気密度の濃い地表付近で高速を出すことは空気抵抗を考えれば騒音・振動・微気圧波などの環境問題を発生させるため、人口密集地ではさほど速度は出せない。しかも、実際に乗車するのに手荷物検査を受け、在来線の階層から大深度地下等の駅まで移動し、到着後も同様の在来線までの移動を強いられとなれば、飛行機と比べての優位性がさほどあるとは考え難い。飛行機運賃の低価格競争も激化している現状で、採算性が疑われる程度の事態であったものが、このコロナ禍において「現実的移動での対面・対話の必要性」に揺らぎが生じ、リモートでの事務処理の有効性が理解され定着つつある状況である。果たしてこの状況の先に、リニアが「社会的有用性・採算性」を本当に示せるのか、弁論終結後に生じた事態、特にコロナ禍以後の社会を見据えた時に、本来計画策定時点で既に判明していながら、

故意ないし重大な過失で参加人が当初の環境影響評価や公共性・安全性に関する事項として示した調査内容が極めて不備・不十分であり、甘い前提で重要な論点を見落とした結果、重大な過誤で認可がなされてしまったことが明らかである以上、本件認可は取消しを免れないというほかない。過ちを改めるのに今日より早い日はない。

## 第7 求釈明を求める事項

参加人に対し、前記第5の2(8)における非公表資料の存在（甲C-S第39号証）についての認否及び存在する場合はその開示を求める。また、被告に対して、同資料の存在をどの時点で認識したかについての回答を求める。

同資料は、参加人が委託した地質調査会社によって、本件環境影響評価書（丙第4の1号証、同4の2号証）作成以前である2013（平成25）年に作成されたものであり（甲C-S第39号証）、同資料の存在は、参加人をして遅くとも同年には本件工事実施による大量湧水の予測、同予測に基づき、同予測に対応する環境保全措置の検討が可能であったことを基礎付ける。また、同資料の記載内容は、参加人をして可能であった予測や環境保全措置の検討の程度を左右し、これらは本件評価書の瑕疵や横断条項に基づく環境配慮審査等の違法性判断にも影響を及ぼし得るから、その開示が必要である。

以上