

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 外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(令和7)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、事後的な調査等に基づく「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、生命身体の危難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「騙し取った」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箇所、井戸の減水4箇所、観測井戸水位低下70m、今後2025年4月時点から10月までにさらに2m低下と予想されている。地盤沈下は25地点で0.6cm以上最大で8cmである。

今後の予測については、地下水位は1年程度続くと予測し2025年6月時点で地下水位は7

0m程度低下しているが、今後1年程度で2m程度低下することを予測している。

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。

このような井戸等の減水、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出来なくなったのである。

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本注入を行うと、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土砂が流入し、トンネル上部の地表面の陥没の発生が懸念され、開業後の列車運航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事業者側の結論が示された。

その結果、参加人は、薬液注入以外の方策が見つからず、地下水を元の状態に回復することは出来ないという結論を示した。

また参加人は深井戸を170m深く掘る方法も提示している。

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諦めた結果、地下水の漏水、地下水位の低下による水源喪失、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与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。

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

第3 北薩トンネル事故の内容と現状

1 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区間に薬液注入工法を行った箇所が、今回のトンネル崩壊事故の場所である。

北薩トンネル崩落事故は、薬液注入工事により地下水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の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

北薩トンネルの崩落事故は、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示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800m～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(畑薙山断層や西俣断層)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みずみち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ている。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て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。列車通行時にトンネル崩落事故が発生した場合の人命の損失は、自動車被害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。これらトンネル工事の安全性に関して地下水湧水対策として安易に薬液注入工法を採用することが出来なくなったと考えられる。その結果、参加人は地下水位の回復など周辺住民の環境を原状回復することは諦めて、地下水は漏れ出るに任せるしかなく、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、工事中のトンネル湧水を大井川源流部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、大井川源流部の2500mから3000m級の標高が続くに荒川岳・悪沢岳の蛇抜沢周辺を中心とする高山の植物生態系、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部荒川岳・悪沢岳周辺の高山植物や蛇抜沢など大井川の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ているのである。

以上