

# これまでの訴訟の進行状況と裁判での争点について

2018.3.23

ストップ・リニア！訴訟

弁護団共同代表 弁護士 関 島 保 雄

## 第1 これまでの訴訟の経過

2016年9月23日の第1回弁論から2ヶ月に1回の割合で弁論を行ってきた。

裁判の口頭弁論は約30分で、毎回、沿線各地の環境被害の予測や環境影響評価の杜撰さを指摘する準備書面を提出し、パワーポイントを使い弁護士及び原告数名の意見陳述を行ってきた。

これまでの口頭弁論の内容

口頭弁論	日付	弁論陳述	原告主張	被告主張・参加人主張
第1回	2016年9月23日	原告団長、弁護士5名が訴状の内容を陳述。	訴状の陳述 訴状の内容の、リニア新幹線工事には全幹法を適用することは違法であり鉄道事業法を適用すべきで、手続きに違法があること、環境影響評価が杜撰で違法なこと、無駄で危険な工事であるばかりか南アルプスの自然を破壊すること、輸送機関としても人命の安全が確保されていないことなどを陳述	答弁書 24名は異議申立していないとして却下を求め、その外の49名の原告については、氏名住所が異議申立書と違うので同一の証明を待って答弁をする。本件認可処分の相手方はJR東海であり、原告らに原告適格の具体的に主張立証を求め、それまで本案前の答弁を留保すること、その上で請求棄却を求めた。 被告がJR東海の訴訟参加申立書を行う。
第2回	同年12月9日	相模原市鳥屋の車両基地を例に、環境影響評価での施設の特異性がないこと、環境破壊の酷さ、村落共同体の破壊を陳述。	準備書面1で、相模原市緑区鳥屋の巨大な車両基地の建設とそれにより村落が移転され、周辺の自然及び生活環境の破壊、住民説明の杜撰さを主張。	国は準備書面1を提出。リニア新幹線には全幹法が適用されること、鉄道事業法違反との原告の主張に反論。参加人（JR東海）準備書面1で超伝導リニアの仕組みと安全技術が確立している旨の主張。準備書面2で環境影響評価が適正に行われた旨の主張。

第3回	2017年2月24日	ウラン鉱、美濃帯の残土処理の問題を中心に岐阜県の環境破壊問題を弁護士1名、原告1名で意見陳述。	<p>準備書面2で、原告全員に輸送の安全性を求める権利、南アルプスの自然環境の保全を求める具体的権利があることを理由に原告適格を有する旨主張。</p> <p>準備書面3で、工事予定地に土地、地上権、立木を有する原告の一覧表を整理し、物権的権利を有する原告を明らかにし原告適格を有することを主張。併せて立木等の証拠を提出。この関係で施設の特定性が不十分であるので物権的権利者との関係を特定できないことから、鳥屋の車両基地及び山梨県の保守基地の施設の範囲を明らかにするよう求積明をする。</p> <p>準備書面4で岐阜県の環境被害を主張。</p>	<p>国は準備書面2を提出。鉄道法制の解説と、鉄道事業法の特別法としての全幹法が制定され、新幹線の建設に関し、国土交通大臣に工事認可の広範囲な裁量権が与えられていること、環境影響評価の審査においても国土交通大臣に広範囲裁量権が与えられていること、本件認可が合理的な裁量の範囲でされた適法なものである旨の主張</p>
第4回	2017年4月28日	<p>山梨県の実験線の環境アセスが行われていない問題点と、実験線で発生している被害及びこれから建設される地域の騒音や日照被害予測等の意見陳述を行った。</p> <p>山梨県はリニア新幹線予定地の中では最も地上部分が多い地区なので、騒音や日照被害、景観被害が多い点を指摘した。それ</p>	<p>準備書面6で被告の環境評価が環境影響評価法に則って行われていない違法を主張。特に鳥屋の車両基地の特定性を欠く点、大井川の減水対策で認可後に導水路案に変更されたこと、認可後に大井川源流部に巨大な残土置場案に変更されたことと批判した。</p> <p>準備書面7で山梨県の被害を主張。</p>	

		と何よりも実験線工事や実験走行で環境被害が出ているのでこれらを明らかにした。		
第5回	2017年6月23日	長野県の大鹿村の地下水、景観、騒音被害及び伊那谷の残土捨て場を中心とする被害を意見陳述した。大鹿村の豊かな自然環境をドローンによる空中撮影の映像を法廷で映しながら自然が壊される危険性を訴えた	準備書面8で、本件工事計画認可の申請書及び環境影響評価書では施設が特定されていないことを具体的に指摘して、違法であることを主張。準備書面9で長野県の環境破壊の予測を大鹿村や飯田地域の環境破壊の危険性を具体的に主張。	国の準備書面3が陳述。本件認可に至る基本計画決定から建設指示の各段階の大臣の行政決定には処分性が無いこと、認可までの行政決定に法的瑕疵が有る場合は工事計画の認可の違法事由になることは争わないこと、工事認可の前段階で鉄道事業法5条1項各号に該当する事項も検討され、交通政策審議会の審議と答申を受けて大臣の広範な裁量権の範囲で功利的な判断として本件認可が行われたもので違法性はない旨の主張
第6回	2017年9月8日	静岡県における被害と環境アセスの問題点を主張した。静岡県の大井川源流部での毎秒2トンの河川水減少問題と導水路トンネルによる復水計画の問題点及び燕沢を中心とする残土捨て場の環境破壊問題を意見陳述した	準備書面10で、静岡県の環境影響評価の問題点と、被害の予測を主張。特に大井川の減水対策と残土置き場の問題を中心に被害を主張。	国は準備書面4を提出。原告が本件認可では施設等の特定を欠くので違法であるとの主張に対する反論として、全幹法の規定する記載要件、添付書類の要件を満たしていること、新幹線は工事計画認可の段階では規模が大きいことから鉄道事業法の要求するような詳細な施設の書類や図面が要求されていないことなどを理由に適法である旨を主張。環境影響評価では評価に必要な範囲で施設の特定性は足りている旨を、山梨

				県駅周辺の環境評価の例を挙げて主張。
第7回	2017年11月24日	愛知県の被害状況特に垂炭坑地帯を通ることの危険性を陳述。	準備書面11で愛知県での被害予測と環境影響評価の問題点を主張。 準備書面12で、全幹法の適用は違法で鉄道事業法を適用すべきと主張すると共に被告に対し山岳地帯での非常口の安全性についての検討、愛知県の垂炭鉱の官房事故の危険性の検討、活断層を通過することの危険性の検討、山梨実験線で環境影響評価をしなかった理由、JR東海は昨年工事計画認可申請その2を行ったが、その2の為の環境影響評価を新たに行った形跡がない理由を明らかにするよう求釈明を行った。 準備書面13で環境影響評価は対象施設等の特定性を欠くもので違法であることを各知事意見書を根拠に主張。	
第8回	2018年1月19日	東京、川崎の市街地の被害予測及び住民説明会が不十分であることを陳述。	準備書面14で、東京都区部及び川崎市における環境影響評価の問題点を主張。特に住民説明会の不完全性、認可後の非常口の規模拡大変更の問題点を指摘。	
第9回	2018年3月23日	町田市、相模原市地域の環境破壊などを陳述	準備書面15で、町田、相模原地域の特に地下水や自然景観破壊、相模原市小倉地域の騒音被害等を中心に環境評価の問題点を主張。	参加人は第4準備書面で残土置場の特定について、山梨県早川町、長野県伊那谷や大鹿村の例を主張。 国は準備書面5で一人の原告の異議申し立てが出てないので原告適格が無い旨の主張、準備書面6で本件リ

				<p>ニア新幹線は鉄道事業法ではなく全幹法の手続きで行うべきとの主張。原告からの求釈明に対する回答としてトンネル内や非常口等乗客避難の安全は国交省の審議会で検討され確保されていること、活断層等の地震対応も技術基準や審議会の検討で安全は確保されているとの主張、工事計画認可申請「その2」は前回の環境影響評価で評価されているので新たな評価は必要ないとの主張。</p> <p>準備書面7で、山梨実験線は環境影響評価法の対象事業ではないから不必要であること、補正後評価書において土木構造物を利用することによる環境影響評価が実施されていることから環境への適正な配慮がされていると判断したと主張。</p>
--	--	--	--	--

## 第2 裁判での法律的争点

### 一 原告らの主張

#### 1 全幹法の適用は違法で、鉄道事業法の手続きで行うべきと主張

- (1) リニア新幹線の工事計画などの諸手続きは、リニア方式のため既存の新幹線とネットワークを形成できない点、民間のJR東海が建設を進める点で全国新幹線鉄道整備法（全幹法）の対象である「新幹線」とは言えず、事業の許可も含めて鉄道事業法によるべきで全幹法に基づく手続きは違法である。

乗客の安全性、経営の健全性、需要供給の見通し等本来鉄道事業法に基づく厳格な諸手続きをすべきで、全幹法による手続きはこれらの審査が十分に行われておらず違法である。

- (2) リニア新幹線の安全性の欠如

超伝導方式自体電力喪失対応、トンネル構造が多く地震等によるコンクリート破片落下事故対応、破碎帯が多く工事の安全性が確保されない、直下型地震に対応できない、

トンネル内での事故又は事件発生時の乗客の安全性が確保されていない

(3) 採算性の問題（需要予測が過大）

人口減少の中で、東海道新幹線と競合関係になり、乗客需要の増大が見込めないにも関わらず現状の1.5倍の需要増大を見込んでいるが過大見込み。

赤字となることは必至。その付けを国民に押しつける。既に昨年財政投融资で無利子で3兆円を国はJR東海に融資した。

2 環境影響評価法違反

(1) 環境評価においてルート等において他の複数案の検討がされていない。

(2) 施設など工事計画の具体性を欠いたまま環境影響評価を行われている点で違法例、駅などの構造、非常口の構造等も抽象的、車両基地、保守基地も抽象的で具体的な構造は不明。工事認可後に具体的な計画を明らかにして事後アセスで済まそうとしている。

具体的事例

ア 相模原市の鳥屋の車両基地の概要を示されたのは認可後。

イ 大井川源流部の河川減水対策は評価書段階はトンネルからの湧水のポンプアップ案と抽象的であったが、工事計画認可後に導水路による自然流下での復水案に変更。

ウ 大井川源流部での360万㎡の残土置場は、評価書段階は扇沢、燕沢等7か所とするだけでどこにどの程度置くのか不明であった。

工事計画の認可後に高度2000mの扇沢を中止して燕沢に高さ約60m、幅300m、長さ約600mの盛り土をする案を提示してきた。

二 国やJR東海の主張

1 リニア新幹線は全国新幹線整備法に基づいてJR東海を建設主体及び営業主体に指名し、整備計画を作成しJR東海に建設を指示した過程で、リニア方式の輸送の安全性、経営の健全性、需要見通し等鉄道事業法の営業許可と同種の審査が行われているので問題は無い。

2 新幹線の工事計画の認可の段階で要求される施設等の特定性は、鉄道事業法による都市鉄道、地方鉄道と異なり新幹線は数百キロと長大で、施設等の熟度が至っていない段階で計画を認可することから、特定性は鉄道事業法のように詳細なものは要求されていない。

3 環境影響評価においても、施設等の特定性は法律で要求されておらず、環境保全措置に関しても基準は定められていないので国土交通大臣の広範な裁量が認められている。

工事計画の認可は補正後の環境影響評価書、国土交通大臣意見、環境大臣意見を踏まえて、適正な環境保全措置が取られていると判断し認可したもので適正な認可である。

4 原告適格が無い。原告らは、北海道から大阪、四国、九州まで広範囲な者で、本件認可に対する法律的な利益を有しない者であるから原告適格がないので却下すべきである。

第3 今後の裁判での主張及び立証の課題

1 リニア新幹線に全幹法を適用することは誤りであるか否かの争点

ゼネコンの談合問題が東京地検特捜部の捜査となり今後の成り行きが注目される。

私企業の J R 東海が新幹線の建設主体になること自体異例である上に、工事費約 9 兆円は全額 J R 東海が負担すると言う前提で建設主体に指定したのに、2016 年に法改正して財政投融資資金 3 兆円を国が J R 東海に超低金利年 0.03% の利息で 30 年据置後の返済という破格の好条件での融資が行われた。財政投融資で国の工事であることは明確となったが、国の資金が投入され、金はゼネコン各社が談合して分け前を取り合っている実態が明らかとなった。全幹法で税金免除等の都合の良いところを利用し、環境影響評価や情報公開等不利益な部分は私企業の工事ということを前面に出すやり方は全幹法の趣旨に反する。

## 2 リニア新幹線の採算性、公共交通としての問題点等

リニア新幹線の経済採算性の疑問。東海道新幹線からリニア新幹線へ乗客が移動するだけで、新たな乗客の需要を拡大出来ない。巨額な工事費だけが負担として財政を圧迫する。既に J R 東海には 3 兆円の財政投融資が行われた。今後、J R 東海の財務悪化を防ぐため、国の資金が財政投融資という形で国民に巨額な尻拭いを強いる危険性がある。

## 3 環境影響評価において対象施設等を特定しないまま行った環境影響評価は違法といえるか。鉄道事業法での環境アセスとの違いの比較を通じて環境影響評価の中身が環境保全に適正な対応をしていると言えるか

### (1) 地下水への影響に関する評価書の誤りを指摘する。

大井川の減水問題とその対策（導水路による大井川への復水案）の問題点

今後の展開について他の地域（山梨県、長野県、岐阜県等）の水問題をどう取り組むか。

### (2) 地震による運航の安全性に対する危惧

#### ① 地盤・地質関係

ア 新幹線ルートと活断層と直下型地震とリニア新幹線の安全性

イ 破碎帯地盤と工事の人命問題

ウ 地質構造・トンネルと地震に対するリニア新幹線の構造的安全性の不安

エ 南アルプス自体の地盤隆起とリニアの安全性

オ 残土処理と崩落の危険性

大井川燕沢の巨大盛り土、伊那谷の残土捨て場と土砂災害の危険性

### (3) 岐阜県でのウラン鉱にルートがかかる危険性と放射能汚染対策の不備

### (4) 自然環境への影響

### (5) 磁力線の乗客や沿線住民の健康への悪影響

## 4 原告適格の問題

沿線予定地付近の住民以外の広範囲な原告らは、ユネスコのエコパークに指定され国立公園でもある南アルプスの自然保護の権利及びリニア新幹線が完成すると、東海道新幹線はこだま、ひかりが中心で、リニア新幹線に乗らざるを得なくなるので、乗客としての安全の確保を要求する権利があることから、国民であれば沿線住民でなくても原告適格があるという主張をしている。この主張が認められるかと言う点では大変困難が予想される。

しかし、工事から出る残土運搬車両は残土捨て場が決まっていないことから、その運行ルートが特定されていない。その為、沿線から離れている住民でも運行車両が通る地域に居住している原告も多く、その点では、運行ルートが決まらない限り、運行車両の通行による騒音大気汚染等の生活環境の被害者になる可能性があるという主張をしている。

それでも、リニア工事と直接関係ない住所地の原告に原告適格を確保するため、山梨県のルート敷地予定地に立木トラスを行い、土地建物がルート予定に有る原告も含めて物件所有の原告は205名いる。従って、原告全員が原告適格で切られることはない。

#### 5 談合問題から、リニア新幹線工事計画を白紙に追い込む

これまで、マスコミは、JR東海の巨額な広告費のためにリニア新幹線の問題点を報道しない報道自粛を行ってきた。ところが、昨年末からスーパーゼネコン4社によるリニア新幹線工事を巡る談合問題が独禁法違反で捜査され一躍世間の注目を浴びることになった。しかし、談合問題の背後には、JR東海の名誉会長である葛西敬之と安倍首相との深い関係によるリニア工事と公共工事による景気浮揚策など政府の思惑を明らかにする必要がある。リニア新幹線が国民に必要なのではなく、巨額な工事を行うことで、景気浮揚が実現されたように装うのに利用されているのである。それが今回の談合問題を契機に明らかにされつつある。その結果、世界に誇る南アルプスの自然環境や、工事車両が通行する沿線地域の環境が破壊され、残土の捨て場で新たな環境破壊が作られようとしている。この実態を国民に知らせ、明らかにすることで、リニア新幹線計画を白紙に追い込むことが、裁判所での闘いと共に重要である。

以上