

## 3月5日、リニアまんが訴訟第三回口頭弁論開かれる

冊子は不正確なデータで期待値過剰の未来像を一方向的に描き、読者に誤った印象を持たせている

開廷を前に、甲府地裁隣の中央公園にて集会が持たれました。原告代表の川村晃生さんが、被告の準備書面の内容について疑問に思ったこと、そして今回の原告側の意見陳述の要旨について話されました。続いてリニア・市民ネット山梨の城伸一さん、山梨リニア沿線住民の会の内田学さん、南アルプス市リニア対策協議会の志村一郎さんから挨拶があり、裁判への思いとリニア問題への取り組みが語られました。



午後の1時に入廷、法廷では、準備書面や証拠説明書の確認がされたあと、川村代表が原告準備書面2の要旨を陳述し、改めて冊子を配布した県の責任について主張しました。次回の期日は、5月28日（火）13時15分（於、甲府地裁）です。次回では、被告準備書面に対する反論と新たな主張、とくに騒音の問題を述べる予定です。（赤荻記）

準備書面とは、口頭弁論に際し、陳述する内容をあらかじめ書面にして裁判所に提出したものです。以下に原告準備書面2および被告準備書面を掲載します。



平成30年（行ウ）第2号 損害賠償命令請求住民訴訟事件

原告 川村晃生・野澤今朝幸

被告 山梨県知事 長崎幸太郎

準備書面 2

甲府地方裁判所民事部御中

平成31年2月26日

原告 〒400-0014 山梨県甲府市古府中町984-2 川村晃生

原告 〒409-3703 山梨県笛吹市芦川町中芦川431 野澤今朝幸

本準備書面においては、訴状において十分に述べ得なかった次の点について主張しておく。

すなわちまんが冊子『リニアで変わるやまなしの姿』（以下「冊子」）が、「交流・定住人口の増加をきわめて不正確なデータや資料に拠って、過剰に記載し、読者に誤った印象を持たせている。」という点である。

(a) 冊子の描く交流・定住人口像をめぐる

冊子には、交流・定住人口として、故郷の山梨に帰る主人公のヒカルとともに、山梨と名古屋で飲食店を営むウメヤ、リニアで移動し山梨県駅前でオフィスを構えて技術開発の仕事に励むゴリライモ、フランスからの観光客のエルザ、山梨から東京に通勤する吉野さん一家などが登場する。もちろんこういう人々が現われることはあり得る話であろう。しかし山梨と名古屋で店を営んだり、リニアの山梨県駅前でオフィスを構える人などは限定的なものであるし、海外からの観光客も、東京から移住してくる家族もリニアとどれほど関係するか未知数の範囲にとどまる。むしろ、東京の方に出やすくなるぶん、山梨から東京に移住する人が多くなる可能性もある。また山梨から東京に通勤するサラリーマンも多いとする記述もあるが、高額な運賃を考慮すれば、それも首を傾げざるを得ない。しかし冊子を読むと、山梨県の人口が増え（交流人口を含む）山梨県が活性化すると思込んでしまうような人だけが描かれるために、山梨県にそういう社会が現出するかのよう即断してしまう人が多いのではないだろうか。冊子の最大の問題点はここにある。つまり、そうならない、否定的な負の要素を描かなかつたために、山梨がそうなると思ってしまう

ような構成になっているということである。これが本冊子の最大の欠陥なのだが、ではこのような冊子の内容がなぜ生まれ、描かれたのだろうか。

#### (b)交流人口像の根拠とその妥当性をめぐって

交流人口の増加を印象づける内容の根拠となった最大の拠り所は、山梨県が「リニア環境未来都市整備方針」を作る上での基礎をなした「リニア影響基礎調査業務報告書」(平成21.(2009)2 / 三菱UFJリサーチ&コンサルティング株式会社)(以下「報告書」)であると思われる。同「報告書」の推計の薄弱さについては、訴状において述べたのでくり返さないが(訴状・8頁参照)ここで交流人口の推計についてのみ詳細な検討を加える。

「報告書」は、リニアが開通すれば業務目的すなわちビジネスで山梨を訪れる人が約14,700人/日おり、観光目的で山梨を訪れる人が5,100人/日と予測している。すなわちあわせて19,800人/日(甲12号証)が県外から山梨にやってくるというのである。しかも訴状にも記したとおり、リニアが開通すれば、2600社が山梨を企業立地として移転してくるともいうのである。(甲13号証)。2600社と言えば、毎日1社ずつ移転すると仮定すると、7年を超える。逆に言えば7年以上、毎日1社、山梨に移転してくることになる。ビジネス客の中にはこうした移転企業の社員も想定されているのであろう。

しかし、かくも通信技術が発達した社会において、経費がかかる(しかもリニアは新幹線よりも料金がたとえ高いとされる)人の移動は、経費を節減する企業にとっては、極力抑えられ、さまざまな通信手段の代用によって簡便化されるはずである。いずれにしてもJR中央線の甲府駅乗車人数が2017年度においては15,000人/日であることからすれば、リニアによる交流人口の19,800人/日は、JR中央線の乗車人数を超えるものであり、余りにも多い数字である。しかもJR中央線甲府駅の乗車人数15,000人/日のうち、かなりの数は県内の通勤・通学その他の利用者であって、リニアに匹敵する特急あずさやかいじを利用して甲府駅を利用する人数は、その何割かにとどまるにすぎない。かりに15,000人/日の2割が特急利用者とするれば3,000人/日となるが、リニアが開通するとその6~7倍の人が山梨県駅を利用するということになる。この数字を誰が信じるのだろうか。これについてはのちに他の駅との比較検討を加える。

ところが上記「報告書」が作成された2009年から3年後の2012年、山梨県から新たな数字が算出された。訴状(7頁)にも示したが、ビジネス3,600人/日、観光8,600人/日という数字である(甲14号証)。ビジネスが14,700人/日から3,600人/日へ、観光が5,100人/日から8,600人/日へと、増減、減増の大逆転である。いったいビジネスの14,700人/日から3,600人/日という11,100人/日の大激減はなぜ起こったのだろうか。2009年の19,800人/日は、当初から根拠があいまいという意見もあったことを忘れてはならない。数字はジャンル別が大逆転し、総数は減少したのである。(なおこの数字をもとにしても、中間駅の各県だけでも、その見込数を合算すると、リニアの車両一編成の乗客を超えてしまうことは、訴状(7頁)に記したとおりである)。この数字が算出された根拠を原告は知ら

ないが、少なくともこの事実は、リニア開通を前提にした利用客の推計など、まことにもっていい加減なものであることだけは雄弁に語っていると言えよう。リニアの乗降客の推計などは、この程度のものであることを認識しておく必要がある。

そして、再び推計数字の変更が公表された。2018年11月、リニア新駅周辺整備基本計画の中間とりまとめ案において、新駅の乗降客数が約19,700人/日（観光目的が約11,800人/日、ビジネス目的が約4,100人/日、その他3,800人/日）とされた（甲15号証）。これは最大値で、最小値は約12,000人/日と推計されているが、この最大値を生み出した理由は、インバウンド観光の増加を見込んで、1時間に2本の停車（1日で72本停車）を想定したことにある。この1時間に2本の停車という想定は、事業者のJR東海が言っているのではなく、県が勝手に決めたことにすぎない。この推計があまりにも常識外れであることは、準備書面1において示した甲11号証の山梨日日新聞の論説において早くも指摘され、また一般県民からもそうした意見が出されている（甲16号証）。そして元運輸事務次官であった住田正二氏も、著書『役人につけるクスリ』（1997、朝日新聞社）において、企業は需要に慎重だが、行政は需要が増加すると見ることを述べている（甲17号証）。

ではなぜこのような数字が推計されたのだろうか。推計は一般的に言って、アンケートに基いて試算される。問題はこのアンケートの回答の取扱いの方法にある。訴状8頁に記したとおり、たとえば企業立地の案件において、「2600社が立地の可能性あり」という推計を生み出したのは、わずか15%の回収率に基づく数字が根拠になっているのである。つまり、リニアに関心のない85%の企業は対象外として蚊帳の外に放り出されているのである。言ってみれば多くの企業が関心を持たないリニアに、僅かに関心を寄せる企業のデータのみに基づいて推計を行うから誤りが生じるのである。同様なことは住民アンケートにも言える。対象となったのは、県内住民については県政モニターの市民502名で、回収率はモニターであるがゆえに77%と高いが、一般市民を対象としたものではないのである（甲18号証）。また県外住民アンケートは、WEBアンケートによって配布数1000票、回収数1000票と100%の回収率を示しているが、調査依頼数は6,585票であって、わずか15%の回収にとどまっている（甲19号証）。したがってここでもリニアに関心のない85%の市民は、蚊帳の外に放り出されている。この手法では、回収票の中から、リニア利用率が高くなるような票で集約するという意図的な操作も可能である。

### （c）推計数字が現実化しない理由

推計の数字が現実化しない理由は二つある。一つは需要の予測が甘いことであり、一つは期待値が先行して不安値を考慮に入れないことである。

まず前者について述べる。需要の予測の甘さは、上記のとおり事業遂行の目的のために高い数字がはじき出される側面があるのだが、では具体的にはどのような事例があるのだろうか。第21回全国市民オンブズマン岩手大会（2014年9月）において発表された、「公共事業予測外れ調査」の付表（甲20号証）は、23工事22事業の鉄道事業のうちデータ入

手できた 21 事業について調査した結果を示している。これによれば、実際の利用者数が予想を上回ったのは、東京地下鉄(株)が事業主体の 13 号線副都心線と富山ライトレール(株)が事業主体の富山港線の 2 事業だけであり、残りの 19 事業はいずれも実際の利用者数が予想利用者数を下回っているのである。つまり予測推計的中率は、21 事業のうち 10%に満たない。しかも予測達成率が 30%を下回る事業が 5 事業もあった。

そしてその理由について、最初から過大な需要を想定することを前提として、(コンサルタント)業者の選定がなされたものと考えざるを得ないとしている。これは逆に言えば、そうした過大な需要を予測しないと、コンサルタント業者は仕事をもらえないということとを意味している。

鉄道事業に限らず、道路、港湾でも同様である。2つの事例を挙げるにとどめるが、東京湾アクアラインは当初 32,000 台/日(料金 4000 円)を予測していたが、開業時 10,000 台程度にとどまったため、順次料金を値下げし、800 円という当初料金の 5 分の 1 にまで切り下げ、そのため通行台数は 45,600 台を確保したが、総収入は当初見込額の 30%に達せず大赤字となっている。一方、本四架橋(児島~坂出)も、当初予測では 24,900 台/日であったが、開通 10 年後の 1998 年時は 12,500 台/日で約 50%しか利用者がおらず、累積赤字は 8,400 億円にまで膨らんでいる。

このように、推計の数字は常にと行ってよいほどかなり高くはじき出されることを必要前提としており、まったく信用のおけないものであることが確認できる。

ではなぜこうした不安定要素の多いデータに基いて、過剰な数字が生み出されるのだろうか。それは山梨県駅の周辺の整備事業を進める山梨県にとって、できるだけ多くの人リニア新駅で乗降した方が、それが大規模開発事業であるだけに、事業を進めやすいからに他ならない。この数字が新駅周辺整備の基本計画の中間取りまとめ案の中で出されたことに注目する必要がある。一見推計の数字はアンケートに基き、一定の計算式に基いてはじき出されているために、相応の信頼性を持っているように見える。本件の監査請求時、監査委員からこの数字が専門の会社で計算されたものであることを根拠に信頼できる旨の判断が示されたが、それは監査委員の不見識を露呈しているにすぎない。しかしことほど左様にこの数字は社会的な信用を勝ち取ってもいる。だが残念ながら、この推計が現実化することはほとんどない。

したがって、リニアの山梨県駅の乗降客数も、その例に洩れるものではないと考えねばならない。つまりここでも過剰な需要予測値がはじき出されていることは確実なのである。

次に不安値の問題について述べる。不安値とは、たとえばストロー効果のように、高速交通の発達によって地方の人口が大都市に吸い上げられることを言う。つまり人口流入ではなく、人口流出である。しかしこれを数式によって示す予測を見たことはない。はじめから考慮に入れようとならないのである。だが経験知として見れば、このストロー効果を想定しない限り、必ず予測は見誤りを生じる。以下それについて述べる。

このストロー効果の具体的事実を指摘するためには、上記の通りこれまでの経験知から

推し量るしかない。そこで、新幹線が開通した地方都市はどうなっているのかを以下に示す。

朝日新聞(2010.10.9付「be report」欄)(甲21号証)は、当時北陸新幹線の終着駅になっていた長野市の商品販売額が、2002年に3172億円あったものが、2007年には2795億円に減少したと記し、新幹線の停車駅がない松本市が143億円増えたのとは対照的だと指摘している。つまり松本市の住民は松本市内で買い物を増やしているか、あるいは訪れる観光客が増えていることになるが、長野市の住民は東京や大宮などの大都市に行き買い物をしているか、訪れる観光客が減っていると見られるのである。現に長野市の人口動態統計も新幹線が開通した1998年から転出者が転入者を上回っているとも記されている。つまりストロー効果が確実に出ているのである。

そして同記事中には、藻谷浩介氏(日本政策投資銀行)の、「都会からの観光客の流入は、開業後1~2年で落ち着くが、逆に都会への買い物・レジャー客の流出は開業後に加速していく例もある」との発言も掲げられている。このことは、観光客は一度訪れれば、だいたいそれで終り、リターン客はさほど多くは望めないということだ。そのことは人それぞれの経験に照らしても首肯されることであるのだが、東京のような大都市に近い山梨は、この危険性をかなり孕んでいるのである。しかし、推計にそれを検討した形跡はない。

では、いったいリニア新幹線の開通によって、どれほどの利用が見込まれ、交流人口が発生するのだろうか。それについての詳細なデータはどこにも示されていないが、2015年に開通した北陸新幹線の金沢駅と途中駅の富山駅との乗車人員を見ることで、およその推測は可能である。

これも公式の数字は不明だが、HP「鑑定コラム」の「田原都市鑑定」(甲22号証)は、北陸新幹線の1日の座席数、両駅の乗車人数、JR西日本発表の1年間の北陸新幹線(上越妙高駅~糸魚川駅間)の乗車人数856万9000人、糸魚川駅~金沢駅間の3駅の既存鉄道利用者を含めた1日の乗車人数とその人数比、北陸新幹線の乗車率などをもとに推計した結果、金沢駅の乗車人数は7895人/日とされている。そして同様な方法で富山駅の乗車人数を推計すると、2670人/日となる。すなわち、北陸の小京都と喧伝され北陸地方随一の一大観光地である金沢においてさえ、金沢駅の1日の北陸新幹線の利用者数は乗車人員では8000人に満たないのであり、リニア山梨県駅と同じ途中駅となる富山駅では、さらに少なく3000人に満たないのである。しかもそれぞれの都市の人口を見ると、金沢市は46.5万人、富山市は41.7万人で、甲府市の18.8万人からすればそれぞれ2.5倍、2.2倍の人口を抱える都市である。人口も多く、観光地を多く持った両都市でさえ、新幹線が開通しても、上記の程度の利用客数にとどまるのである。

したがって、いくらリニアが速く、大都市圏と結ばれるとしても、山梨県駅の約2万人/日に近い乗車人数は、どう見ても過剰な見込みである。不安値を考慮に入れず、期待値だけで推測した結果の数字と言わざるを得ない。

ところで、前掲の朝日新聞の同欄によれば、北陸新幹線が開通する前、石川県の谷本知

事は、新幹線の開通によって 2000 万人の観光客を見込んでいた。2000 万人と言えば、上記の乗車人員をもとに計算すると、仮にそれが全員観光客であっても(ビジネス客を算入しないので実際の倍率はもっと高くなるはず)、7 倍の数を見込んでいたことになる。つまり、あり得ない数字を喧伝して新幹線を誘致したということになる。

同様な過ちを、リニアにおいて山梨県が犯すことになることは必定であろう。上記の数字の 7 倍を基準にして、リニア山梨県駅にあてはめて再検討すれば、1 日の乗車人数は 19700 人の 7 分の 1、すなわち 2814 人となって、推計をはるかに下回るものになる。それにもかかわらず、山梨県は 19700 人/日の乗車人数を推計することによって、交流人口が青天井に増え、あたかもそれが現実となるような幻想を創り上げている。そして冊子『リニアで変わるやまなしの姿』は、それを喧伝する上できわめて重大な役割を果たしていると言えよう。さらにそれを学校現場に配布し、県民に周知させようという行為は、はたしてそれが行政の行う業務に適うのかという点からすれば、完全に失格で違法なものと言わざるをえない。

以上の記述から明らかなように、この冊子は交流人口の増加や産業の活性化という点において、きわめて期待値過剰の未来像を一方向的に描き、それを県民に広報し、あたかもそういう未来社会が訪れるかのように洗脳する効果を十分に担っていると言えるのである。県民にそうならない可能性もあるということを知らせ、県民に冷静かつ客観的な判断をさせるための努力を傾けなかった罪は大きい。そしてこの点においても、この冊子は被告が言うような「リニアを考えてもらうためのきっかけ」とはなっていないのである。

最後に、昨年 12 月 25 日の口頭弁論において、被告から「証拠説明書 2」が提出されたが、いかなる主張を立証するものなのか不明である。主張内容を明確にされたい。また、裁判官の方から口頭で、「当該職員」となっている石寺淳一の取り扱いに関してお尋ねがあったが、石寺淳一は当該違法支出の原因となる政策を企画・立案し遂行したりニア環境未来都市推進室の長として、当時の県知事後藤育とともに、その責任は免れ得ないと考えている。従って訴状に何ら変更はない。

以上

平成30年(行ウ)第2号 損害賠償命令請求住民訴訟事件

原告 川村晃生 外1名

被告 山梨県知事 長崎幸太郎

平成31年2月27日

### 準備書面(一)

甲府地方裁判所民事部合議B係 御中

被告訴訟代理人弁護士 深澤 勲

原告らの平成30年12月18日付け準備書面1について、必要な限りで反論する。

第1 『(1) 冊子によって県民に伝える内容は、行政の広範な裁量に委ねられているとする点』  
について

1 松山地裁平成27年10月27日判決(乙1)について

この点に関し、原告らは、本件では「松山地裁で争われたような、高度な思想的・精神的価値観の正否を争っているのではない」(同準備書面2ページ17行目から18行目まで)などと述べるが、そもそも上記松山地裁判決においても、高度な思想的・精神的価値観の正否などは判断の対象にすらなっていない。

すなわち、同判決は、まちづくり施策の一環として松山への関心、コミュニケーション機会の提供や観光振興という目的をもって行われたチラシ配布行為について、「一定の歴史観や価値観を強制する公権力の意図がうかがわれなければかりか、そのような実際上の効果を有するものでもない」と判示して当該訴訟の原告の主張を排斥している。

同判決は、チラシ配布行為の目的と効果を検討し、それに基づき判示したものであり、その議論の枠組み自体はまさに本件と同様のものである。したがって、本件において、被

告が、かかる判決を引用したうえで、本件冊子の作成・配布行為について、裁量の逸脱などの違法、不当な点は見当たらないと反論することは、何ら不当なものではない。

## 2 児童・生徒を含む山梨県民に広報することに行政に広範な裁量権が及ぶという点

(1) 原告らは、本件冊子8ページにおける「静か」との表現について「重大な誤りがある」とか「明らかに誤りである」と主張している（同準備書面3ページ2行目から21行目まで）。しかし、「静か」であるか否かはすぐれて主観的な問題であるから、これが「明らかに誤り」であるとまではいえないし、原告ら所論のような「県当局によって虚偽を含んだ情報が流された」という指摘もあたらない。

後述するように、(単なる「一コマ」ではなく)本件冊子全体の目的や効果に鑑みれば、本件冊子の作成・配布行為は何ら違法なものではなく、原告らの主張は失当である。

(2) また、原告らは、本件冊子において、壊される自然や環境を記載していない点を指摘しているが、パンフレット等の印刷物は、行政として伝えたいことについて広く県民に理解を広めようとして作成されるものであって、限られた紙面の中で分かり易く伝えるという観点から、何を掲載し、何を記載しないかについては、原則として県民に何を伝えようとするかという目的に照らし作成者の裁量に委ねられているというべきである。本件冊子については、山梨県が策定したリニア環境未来都市整備方針に基づき、これからのやまなしを担う児童・生徒を中心とした県民がリニア開業後のやまなしの姿を感じ取るとともにやまなしの未来を考えるきっかけになって欲しいという趣旨・目的のもと作成されたものであることから、原告らのいうリニア新幹線の整備中に取り組むべき課題や壊される自然や環境といった負の側面が記載されていないとしても、そのことをもって本件冊子を作成・配布したこと自体が違法または不当ということは到底できない。

(3) 原告らが主張する「教育の中立性」についても、すでに述べたとおりである。原告らの主張は、(上述した部分もそうであるが)訴状で述べていたところと何ら変わるものではない。結局、原告らの主張をしても、何をもってリニア新幹線整備が「政治的な問題」であるというのか、未だもって不明である。

本件冊子の配布行為はそもそも行政処分ではなく、行政として伝えたいことについて広く県民に理解を広めようとして作成し配布される通常の行政活動の一環であり、その

掲載内容については、配布の目的に照らして、県民にどうしたら効果的に伝わるかという観点から検討・判断することについて行政に広範な裁量が委ねられているというべきである。

結局、仮に原告ら主張の考え方を前提にするならば、多様な価値観を伴うものや話題（むしろ、そうでないものを観念することの方が困難である。）については、およそ一切の広報活動ができないことになってしまう。

第2 『(2)「政治的問題」との価値判断を要する本件訴訟は、裁判所の判断になじむものではないとする点』について

被告はもともと、リニア新幹線整備が「政治的な問題」であるなどとは考えていない。原告らがそうであるという主張を行うので、そうであれば、それは裁判所の判断にはなじまないという当たり前のことを指摘したまでのことである。

### 第3 結論

- 1 すでに答弁書においても述べたように、本件冊子は、広報冊子の一つであり教材として作成されたものではなく、したがって、本件冊子配布行為は何ら教育活動に該当するものではない。
- 2 また、原告らは、「違法な支出によって山梨県に損害を与えているものであれば、その損害賠償を求めることができる」と主張する。

しかしながら、この点について、本件冊子の作成業務委託契約をはじめとする各種委託契約に係る手続及びその支出は山梨県財務規則等に基づき適正に処理されているとともに、作成、印刷等に要した費用の額も相当であることから、本件支出行為は必要かつ相当な範囲でなされたものといえ、適法な財務会計行為というべきであって、この点でも原告らの主張は失当である。

その余の主張についても同じく、そもそも地方自治法上の住民訴訟として、原告らの主張と、本件冊子の作成等にかかる支出行為自体の違法性との関係も依然明らかでないことから、原告らの請求は理由がないので速やかに棄却すべきである。

以上