

5月28日、子どもを巻きこむな！リニアまんが訴訟 第4回口頭弁論開かれる

騒音を無視し、人権への配慮を欠く本冊子の配布が、裁量権の範囲に収まることはあり得ない

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。最初に原告の川村晃生さんと野澤今朝幸さんの両氏から、今回の口頭弁論に際して提出された準備書面について、その要旨の説明がありました。

続いて「山梨リニア沿線住民の会」の平川一星さん、長野の飯田から応援に来られた「飯田リニアを考える会」の米山義盛さんから挨拶があり、両氏ともに「リニアの騒音」が地域で危惧されていることを訴え、裁判への思いが語られました。

午後の1時15分に開廷、法廷では、原告側準備書面と意見陳述の確認がされたあと、野澤さんが準備書面3の要旨を陳述し、騒音という人権にかかわることを無視した冊子の配布に異議を訴えました。続いて川村さんが準備書面4の要旨を陳述し、前回提出された被告側準備書面1の、「騒音」、「裁量権」、「政治的問題」について、被告の主張に対する反論をおこない、重ねて冊子配布の違法性、不当性を追及しました。次回の公判は、8月6日（火）16時、同じく甲府地裁です。（赤荻記）



準備書面とは、口頭弁論に際し陳述する内容を、あらかじめ書面で裁判所に提出したものです。以下に原告の準備書面3、4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 3

甲府地方裁判所民事部御中

2019年5月21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

冊子『リニアで変わるやまなしの姿』には、リニアが撒き散らす騒音や振動について、まったく触れられていない。逆に「静か」であるとさえ書いている。この冊子が、騒音や振動に一切触れずに、県民にリニアの情報を提供したのは、重大な過失である。本準備書面においては、その問題を軸に行政の裁量権に絡めて述べておきたい。

鉄道の騒音が全国的な関心事として耳目を惹きつけたのは、1964年10月、高度経済成長の申し子とも言うべき東海道新幹線の名古屋市南部7km区間であった。開通したばかりの同新幹線の同区間においては、80ホーンから90ホーンを超える激しい騒音が発生し、沿線住民は日夜これに悩まされ苦しみ始めることになったのである。そして騒音とともに70デシベル以上の振動にも揺さぶられ、もはや平穏な日常など完全に奪われて、ひたすら騒音と振動に耐える日々が始まった。

結局沿線住民は1974年3月、騒音・振動の差し止めと損害賠償を求めて、名古屋地方裁判所に提訴することになった。判決は1,2審とも差し止めは棄却、損害賠償のみが認められたが、全面解決にはほど遠いものであったため、住民は国鉄との直接交渉に切り換え、1986年4月に和解が成立した。

この和解においては、1989年末までに原告居住区間において騒音を75ホーン以下にするための、さまざまな発生源対策を講じることが約束された。そして環境基準の70ホーンを達成するよう努めることも約束された。

ではこの間、住民は騒音や振動によってどのような被害を受けたのだろうか。

被害はおおよそ四つに分類することができる（甲24号証）。

（1）日常生活妨害（例、電話の通話障害、ガラスや戸の揺れ、壁の剥落やひび、日照被害等）

（2）睡眠妨害（例、寝つきが悪い、終列車まで眠れない、始発列車で目が覚める、保線工事で眠れない等）

（3）精神的被害（例、ドキッとすると、イライラする、怒りっぽい、物忘れをする、いたたまれない等）

（4）身体的被害（例、頭痛、頭重、食欲減退、胃の調子がおかしい、血圧の調子がおかしい等）

すなわち過度な騒音や振動は、日常生活に支障を来し、心身の不調を招くのであって、すべての面において平穏な日常が奪われることを意味していると言えよう。そしてそれを取り除くためには、そこから身を退くこと、すなわち転居しかないことを意味している。

さてリニア新幹線沿線住民は、上記と同じ事が我身にも起こるはずだと考えている。東海道新幹線で起こったことが、リニアで起こらないはずがないのである。

ではリニアはどの程度の騒音を発生させるのか、環境影響評価において示されているところで見よう。リニアの騒音については、以下のような数字が並べられている（甲25号証）。

笛吹市御坂町竹居	79 dB
甲府市上曽根町	77 dB
中央市極楽寺	75 dB
南アルプス市藤田	79 dB
富士川町天神中條	78 dB

いまここに75 dB以上の地点を列記したが、いずれもガイドウェイの中心から25～150 m離れた地点での予測値であり、場合によってはこれよりも高くなるケースも考えられる。また甲25号証に見るように、低いところでも62 dBで、すべて60 dBを上回っている。

騒音の環境基準は、環境基本法第16条の「人の健康を保護し、及び生活環境を保全する上で維持されることが望ましい基準」を受けて、55 dBと定められており、また学校環境衛生基準は等価騒音レベルとして、窓を閉めた時50 dB、窓を開けた時55 dBが求められている。これらをもとにリニアの騒音レベルを見れば、いずれもそれらをはるかに上回っており、おおよそこれまでと同様の平穏な生活環境が維持されるものではないことが明らかである。新幹線やリニアを例外として、より高い基準が容認され、認定されることは、一言で言えば、リニアのためなら、或いは新幹線のためなら、病気になっても我慢せよ、

ということに等しいと言えよう。それは言うまでもなく、憲法が保障する基本的人権（11条）、個人の尊重及び幸福追求権（13条）、法の下での平等（14条）、生存権（25条）等を侵すものであって、明らかな憲法違反である。また日常、県内においては、防災無線が多用されている。行方不明者の搜索、振り込め詐欺の情報、自然災害の情報など、緊急に住民に情報を伝達せねばならない時にこれを用いるが、この防災無線は設計上60 dB程度に設定されている。したがってリニアが通過する際は、リニアの騒音によるマスキング効果によって、防災無線の声がかき消され、住民に情報が伝わらないという事態が多発的に起こり得るのである。

以上のような予測される事態を憂慮して、沿線住民は2016年11月に「山梨リニア沿線住民の会」を結成し、これに笛吹市から富士川町に至る4市1町の住民が参加して、同年12月以来、山梨県に対し、騒音の軽減を求める活動を行っている。以下にその経過を記す。

「山梨リニア沿線住民の会」（以下「会」と略す）は、リニア開設によって発生すると考えられる騒音問題に関し、これまで数回に及ぶ交渉を山梨県と行ってきた。交渉の当初は、騒音問題も含め、リニア開設に伴い発生する多様な問題、つまり地下水の枯渇・汚染問題、日照・日陰問題、振動問題、電磁波問題、景観破壊問題などを交渉事項としたが、早い時期に「騒音問題」を交渉の焦点にしぼり、これまで県と交渉してきた。

「会」がまず騒音問題に交渉の焦点を絞ったのは、リニア沿線住民を中心にした集会で、「会」みずから騒音発生装置を使って、「騒音実験」を行う中で、70デシベルという音量に参加者が一様に“恐怖感”を感じたからである。この音量はまぎれもなく、耐えがたい騒音であり、この騒音が日常生活の一環となることに対する、恐怖の実感からである。また、「会」が「騒音問題」を交渉の焦点に絞った背景には、発生が予想される他の問題に比べ、その被害の実態を誰しも数量的に実感的に把握しやすいという事情もあった。

70デシベルの騒音がどのようなものであるかを実感した「会」のメンバーは、県との交渉において様々な意見を県に対し述べてきた。その一端を以下具体的に示す。

「自分はいまさらどうしようもないが、70デシベルなんて騒音のもとでは、子どもや孫にここに住み続けることはとてもすすめられない。県は移住・定住を重要政策としているが、こんなことを住民に強いていて移住・定住の推進もあつたものではない」

「東海道新幹線の開設当時は、環境なんか度外視して経済一点張りで、騒音基

準も一般国民の許容限度ギリギリのところまで70デシベルと設定しただろうが、いまではこの騒音レベルは一般の国民が耐えられるものではない。一般国民の許容限度が時代の進展に応じて変化するものだという認識がまったく欠けている」

「あなたがた（交渉担当県職員）は、70デシベルという音量がどれくらいの騒音であるか実際に体験したことはあるか。いつも『新幹線鉄道騒音に係る環境基準』を持ち出し、われわれの意見を聴こうとしないが、まず一度でいいから70デシベルという騒音を体験してから、われわれとの交渉に着いてもらいたい」

「これだけ沿線住民が70デシベルという騒音には耐えられないと言っているのだから、もっと騒音基準を厳しくする条例を山梨県独自で制定すべきではないか。これまで公害防止行政の分野で自治体の実績を積んできた、いわゆる「上乗せ条例」をリニア騒音に対し、県民の生活を守るという立場から制定したらどうか」

これらのいずれの意見も、70デシベルの騒音にはとても耐えられるものではない、という実感からなされたものである。翻って、これまでの一連の交渉過程での県の姿勢・態度を問うなら、それは、沿線住民にもたらされると予想される騒音被害について、十分に認識しているがゆえに、70デシベルという騒音被害の実態に一切触れようとするしない姿勢・態度と言える。このことを端的に示しているのが、「上乗せ条例」の必要性が交渉の重要事項となり、数回に渡って意見のやり取りがなされた際の、以下の県側の発言である。

県は「上乗せ条例」は必要ないと一度として言明することなく、県が繰り返し言明したのは、「上乗せ条例」は法律上制定することができない、という主張である（甲26号証）。「会」が提起した「上乗せ条例」の必要性について、県が正面から論議しそれを否定できないのは、県側に70デシベルという音量による騒音被害の発生という認識があるからと考えるのが合理的であり、この厄介な問題を議論の俎上に乗せないようにするため、いわば門前払いの、法律上条例制定は不可とする主張を持ち出してきたと見ることができる。この間ずっと一貫してJR東海側からの立場からリニア推進をしてきている県行政を考えると、このように見ることが妥当であろう。

以上のとおり、山梨県は住民との度重なる交渉を通じて、リニアの大きな騒音によって、住民が甚大な被害を受け、肉体的、精神的苦痛を受けるであろうことを十分に熟知している。そしてまたアセスによって、70db以上の大きな騒音が当然発生するものとして受け止めてもいるのである。

それにも関わらず、冊子『リニアで変わるやまなしの姿』には、騒音（振動を含む）についての記述はまったく認められない。すなわち山梨県の理解においては、騒音による沿線住民の痛苦は、「リニアで変わるやまなしの姿」の範囲には入らないもので、無視してよいものだということになる。それは冒頭に述べた憲法諸条に関わる人権を蔑ろにしたものと言える。はたしてそうした人権無視と言える冊子の製作と配布が、「広報したいものを広報する」という裁量権の範囲内のものとして認めてよいものだろうか。「準備書面4」に記すとおり、本冊子は民間企業の宣伝チラシではないのである。

行政は、社会的弱者に対する配慮や救済を実施することによって、はじめて県民（納税者）が納得し得る行政たりえるのであって、それを無視するような行政は県民の理解を得られるはずがない。とすれば、騒音を無視し、人権への配慮を欠く本冊子の配布が、裁量権の範囲に収まることはあり得ない。

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 4

甲府地方裁判所民事部御中

2019年5月21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、被告側「準備書面(一)」に対する反論をおこなう。
被告は原告側「準備書面1」に関して、次のような主張を述べている。

第1

(1) 松山地裁判決(平成27.10.27)において、チラシ配布行為は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ず、そのような実際上の効果を有するものでもないとされて、チラシ配布行為の目的と効果を検討した上で判示したものであるから、議論の枠組みは本件と同様であるとし、従って裁量権の逸脱ではないと主張する。

(2) 「静か」は主観的な問題であるから「明らかな誤り」ではないと主張する。

県民に何を伝えるかは、行政の裁量に委ねられているので、負の側面が記載されなくとも、違法または不当ではない、と主張する。

リニア新幹線が「政治的な問題」というのは、未だに不明であり、行政は伝えたいことを県民に広報したに過ぎないのであって、裁量に委ねられたものと主張する。

第2(2)のと同じく、リニア新幹線問題が「政治的な問題」ではないと主張する。

以下において、上記の主張に反論する。

第1(1)については、準備書面2において論じたとおりである。とくに冊子配布

が JR 東海という民間企業体の企業利益に利するものであることを強調しておく。行政は民間企業の利益に資するような行為をしてはならない。

(2) 被告はリニア新幹線が「静か」であるというのは「優れて主観的な問題である」とするが、この主張は極めて不当であり、暴論である。そもそも騒音は、環境基本法第 16 条 の定める環境基準として、住居区域では 55db 以下とされており、また学校環境衛生基準は窓を閉めた時 50db 以下と定められている。(新幹線に限って 70db という基準が設定されているのは、新幹線が騒音を 55db 以下に押さえられないがために、やむを得ず数値を上げて基準値を定めているにすぎないのであって、違法と言えるものであり、本来は 55db 以下という基準が求められるべきである。)このように、基準値が設定されているのは、それ以上のレベルでは「うるさい」と感じる客観性が根拠とされているからであり、55db という数字は明らかに客観的なものと言ってよい。すなわち騒音のうるさは主観でなく客観によって定められていると言え、これだけでも騒音(静か)は主観的な問題ではないことが十分に証明されるのである。

以上の説明によって、「静か」は「すぐれて主観的な問題である」とする被告の主張が誤りであることは明らかであり、これによって反論は事足りると考えるが、以下に「主観」の問題を原告なりに整理して補足しておきたい。

被告の主張には二つの問題点が含まれる。先ず一つは、「静か」が主観的な問題として断じ得るか否かという点である。いったい「主観」および「主観的」とは何か。『大辞林』は、「主観」について「自分一人だけの考え」との説明を掲げ、「主観的」について「自分だけの見方にとらわれているさま」の意を掲げる。とすれば、リニアの騒音が「静か」であることは、冊子の製作者である被告の「自分だけの見方にとらわれている状態」を代弁した文書であるということになる。一方これに対して、「客観的」とは何か。再び『大辞林』に拠れば、「個々の主観の恣意を離れて、普遍妥当性をもっているさま」と説明する。この語意をより具体的に説明すれば、主観の「自分ひとりだけの考え」や「個々の主観の恣意」とは対極の、「多くの人がそう考え、個々の恣意的主観を離れて、普く誰もがそうだと認めるさま」ということになる。

沿線住民は、準備書面 3 に記すごとく、リニアの騒音(60db~80db 近く)を、多くの人々が「うるさい」と感じるからこそこれまで繰り返し行政当局に窮状を訴えてきたのである。また他の沿線住民(たとえば南アルプスの「市リニア対策協議会」も、2018 年 4 月 9 日、騒音や日照環境の悪化を憂慮して、甲府簡易裁判所に民事調停を申し立てた。住民は「JR が説明する騒音基準では、安眠が維持できるのか不安」と話し、リニアが「うるさいもの」であることを調停申し立ての理由にしている(甲 27 号証)。さらに本年 5 月 8 日、同様の趣旨で工事

差し止め等を求めて甲府地方裁判所に提訴した（甲28号証）。

このように「多数」の住民が「うるさい」と感じ、行政交渉や調停や訴訟によって事態の改善を図ろうとしているわけだが、そうした環境悪化をもたらす音の発生源であるリニアが、「静か」であるわけがない。甲10号証で示した如く、実際にリニアに乗車した体験を語る人たちも、「うるさい」と言っているのである。そして、このように多くの人々が受け止めている共通の心情や考えを、先の対立概念に従って言えば、「客観的」というのである。

本来、県民にリニアについて広報を行う際、かりに二つの対立する客観的事項があれば、その二つの客観的事項を掲げて、県民に(被告の言う)「リニアを考えてもらうきっかけ」とすべきであろう。ところがここでは二つの対立する客観的事項どころか、一つの客観的事項(「うるさい」)は示さずに、一つの主観的事項(「静か」)によってのみ、まんが冊子は作られたということになる。まず、被告のなすべきことは、「静か」という主観的事項が、どれほどに客観性を保つかを論証する努力を行い、それがある程度なし遂げられた時、「うるさい」という客観性と初めて対峙し得るのである。それにも関わらず、「静か」は単に主観であるとするだけで議論の俎上にも上げ得ないような形で問題を片付けてしまうことは、単なる暴論であり、議論からの逃避に他ならない。被告は「静か」の客観性を立証せねばならない。

さてここで、もう一つの問題が浮上してくる。はたして行政は、一つの事柄を県民に広報する時、「主観」すなわち「自分一人だけの考え」によって広報してよいものだろうか。それは誰が見ても、よいはずがないと考えるにちがいない。行政はできるだけ多角的な視点からものを考察し、様々な可能性を検討していく過程を経て客観的事実の抽出に努力し、初めてその事実を県民に広報するというのが、なすべき当然の行為である。

それにも関わらず、被告は主観、すなわち「自分一人だけの考え」に終始し、それをあたかも事実であるかのように受け取られる文脈の中で、県民に広報しているのである。そして、実はここにこそ、本冊子の本質ともいべきものが暴露されていると思われる。

上記に示したように、多くの人々が「静か」ではなく「うるさい」と感じ、客観的事実として「うるさい」ことが証明されているとも言えることがらを、行政の「自分一人だけの考え」(主観)で「静か」と断じていることは、本冊子全体にわたる記載に共通するトーンであると見なし得るようになると思われる。すなわち被告は、本冊子を作成するに際して、「主観」だけで作ってもよいという考えを、根本的に持っていたと言ってよいであろう。実際のところ、本冊子に「主観」に対立する考えや予測及び調査結果が表われてこないのは、被告が本冊子を「主観」にのみ基づいて作成していると見ることができ、その象徴が「静か」

という「自分一人だけの考え」すなわち独断による記載なのである。

被告の独断によって作成された冊子が、客観性を排除しつつ、約 1200 万円もの県費を投入して作られ、県民に配布されたのでは、県民はとうてい納得し得るものではない。そしてそれが行政の裁量権の範囲内にあるというのであれば、行政が自分勝手の独断を行使してもお構いなしということになる。少なくとも、行政の行為が客観性の上で論じられるものでなければ、多くの県民は承服しないであろう。とすれば、客観性を欠き、主観によって作成された本冊子は、裁量権の範囲をはるかに逸脱していると言わねばならない。少なくとも被告は、リニアが「静か」であることを示す「客観」たり得る証拠を示すべきであろう。そうでなければ、本冊子が被告の「主観」に基いて作成されたことを被告自らが認めることになる。議論は「客観性の追求」をベースに展開されなければならない。

次に(2)の について反論を加える。

被告は、県民に何を伝えるかは行政の裁量に委ねられている旨を主張するが、(2)の の項に示した如く、それは決して行政にとって都合のよい部分だけを、「主観」に基いて県民に伝えてよいということではない。言うまでもなく県民は、リニアとは何であり、リニアによって山梨がどう変わるのかという問題に対して、正負それぞれの側面を知る権利を持っている。そしてそうである以上、行政はそれを県民に伝える責務を負っていると言わねばならない。もし県民に何を伝えるのかがすべて行政の裁量に委ねられ、一方的に行政が正と考える片側の側面だけを伝えてよいのであれば、県民はリニアについて知る権利を行政によって阻害されていることになる。納税によって行政を支えている県民が、県行政から知るべきものを知らされないのは、明らかに民主主義社会に背馳するものであると言わねばならない。

行政が市民や県民に伝えるべき内容や情報は、民間の営業者が商品の宣伝のために何を伝えるのかとは違うはずである。同時に一方的な観点の押しつけにならないように配慮することが求められるはずである。本冊子が伝える内容や情報は、一方的な観点の押しつけどころか、「客観」を持たない「主観」(自分一人だけの考え)にのみ基いたもので、「うるさい」(客観)を「静か」(主観)と言いくるめようとすることは、商品を誇大広告するような宣伝チラシに等しいと言わざるを得ない。その点においては、準備書面 2 において示した乗降客数の予測と全く同一のものであると言ってよい。とりわけリニア新幹線は、万一開通したとすれば、若い世代がそれを受け継ぎ維持していかなければならない。その場合、彼らに対して正負それぞれの側面を情報提供することが、行政の責務として求められるはずである。訴状において示した飯田市の鼎中学校や甲府市の駿台甲府高校の、授業や課外活動の実践こそが、求められるべき行政の態

度であるはずなのに、本冊子はそれと真っ向から対立する立場に立ったものであると言わねばならない。しかも本冊子を県内の学校・生徒に配布しているのである。

このリニア新幹線の計画は、未曾有の大規模な開発事業であり、自然に対する冒瀆と言ってもよいような自然破壊事業である。これについては、別途準備書面において主張する予定だが、とりわけ南アルプスのトンネル掘削工事は多くの論者がその危険性と不可能性を指摘している。すなわちこのトンネル工事は挫折する可能性すらあるのであり、現に静岡県の川勝知事は、トンネル工事によって水が抜かれる大井川について、湧水（JR東海は毎秒2tと説明）が全量大井川に戻ることを工事許可の条件としていて、現在静岡県においてはトンネル工事の着手に至っていないのである。（甲29号証）。つまり静岡県は、受ける被害を冷静に分析し、その補償や補填をJR東海に対して要求しているのであって、それは行政としてあるべき当然の行為である。少なくとも行政は住民の代弁者として、一つの被害に対してその責任を相手方にとらせることを大きな任務として課せられているはずである。

これに対して山梨県はどうであろうか。冊子『リニアで変わるやまなしの姿』の作成と配布を見れば分るように、客観性に乏しい夢のようなことばかりを伝えている。はたしてこれで県民や次世代の人たちに責任をとれるのだろうか。現実を正確、冷静に見つめている静岡県との落差はきわめて大きく、対応の違いが目立っていると言わねばならない。

次に(2)- と第2の問題について、いずれも「政治的な問題」を核とする部分なので、一括して主張を述べることにする。

原告は、訴状の提出以来、リニア新幹線が政治的問題であることを、一貫して主張し続けてきた。それはリニアが政党間の主義主張や政策において異なっていて国や地方の議会において議論されていることや、約3兆円の財政投融資がなされたなどを根拠に主張してきたのだが、本年1月の山梨県知事選挙においても、重要政策の一つとしてリニアが取り上げられ、長崎新知事の誕生によって、リニア問題は新しい政策が打ち出され、従来とは異なった方向が示されようとしている。すなわちリニア新駅の位置をどこにするのかという問題や、乗降客数の見直しなどにおいて、リニア問題は新たな「政治的争点」として浮上しているのであり、とりわけリニア新駅の位置をめぐることは、甲府市長や中央市長から異なった意見が表明されていて、明らかに政治上の問題となっている（甲30号証）。約3兆円の財政投融資を伴った巨大開発事業が、国交省の認可を受ける形で進められていることに鑑みれば、本件が「政治的問題」ではないというのは明らかに失当である。また山梨県に限定しても、山梨県駅周辺の

整備事業に多額の公金を投入することから見ても、リニアが政治的問題でないはずがない。

そもそも被告である山梨県知事が行っているのは「行政」であり、山梨県庁は行政機関である。「行政」とは、マツリゴト（政）をオコナウ（行）ことであって「政」は政治を意味する。もし行政が政治を行うのでなければ、いったい何を行っているのか、被告は自らそれを説明せねばならない。これまでの被告の主張を聞く限りでは、リニア問題は政治的問題ではないとただ主張するだけで、そう主張する根拠が説明されたことはない。とすればこれについても、「静か」と同様に、被告の主観を述べているにすぎないことになる。くり返すが、議論は「客観性の追求」をベースに展開されなければならないはずであるのにも関わらず、被告はひたすらリニアは政治的問題ではないとただ主張しているだけであって、そこには何らそれを説明し証明する客観的事実が示されていない。原告は被告に対し、「リニアが政治的問題ではない」とする客観的事実と根拠を指摘し、それをもとに主張を展開することを強く要望する。あわせて被告は、被告が考える政治とは何であるのかを示されたい。