

ストップ・リニア！訴訟 ニュース

第35号 2023年9月15日発行

発行 リニア新幹線沿線ネットワーク <http://linearstop.wix.com/mysite>

(以下敬称略)

中間判決控訴審（東京高裁）結審 判決日は11月28日に決まる



裁判所前集会（8月30日）

原告の川村団長、芳賀さんらが最終陳述

リニア訴訟で東京地裁によって原告棄却の不当な中間判決を受けた原告532名のうち167名が東京高裁に上訴(控訴)して争ってきたいわゆるリニア中間判決裁判が、8月30日に原告側の最終弁論で結審しました。

午後1時の裁判所前には60人の原告やサポーターが集まり最終弁論で口述する原告が決意を述べたほか東京外環道の大深度地下工事の差し止めを求めている外環ネットのメンバーから連帯の挨拶がありました。

午後2時からの法廷で静岡県の原告の芳賀直哉さん、訴訟団団長でリニア沿線住民ネット共同代表の川村晃生さん、弁護団共同代表の関島保雄弁護士が中間判決を覆す判決を求める意見陳述を行いました。

松本利幸裁判長は意見陳述が終わった後に「これで結審します」と宣言しました。

判決日時は11月28日(火)午前11時(東京高裁101号法廷)と決まりました。

午後3時30分から衆議院第一議員会館大会議室で60人が参加して集会が開かれ、この日の裁判について原告側代理人から報告と説明がありました。集会の後半、法政大学名誉教授・弁護士の五十嵐敬喜氏が「7.18判決をどう読むか」と題して講演しました。

工事認可は違法処分である 原告 芳賀直哉（静岡）意見陳述

南アルプスを守りこれを享受する環境権などは「抽象的な公益で保護すべき個人的利益ではない」という2020年12月1日の「中間判決」の判断に反論します。



中間判決は、行政事件訴訟法第9条1項に言う取消訴訟を提起できるのは「法律上の利益を有する者」という文言を、硬直した狭い解釈に立ってなされたものであると考えます。

現行憲法のもとでは、行政庁は時に間違ふことを想定して、旧憲法による「違法処分による明確な権利侵害」という条件なしに、「行政処分の取消し」請求をできるようになりました。

例えば原審訴状においてリニアの安全性を争点にしていますが、乗車する可能性は誰にでもあるので、走行の安全性に係る利益はその都度個々の利益であり、守られるべき権利です。南アルプスの自然環境の保全についても、登山する各個人が素晴らしい景観に感動し、豊かな自然を享受することも個々人の権利と解すべきです。次に静岡工区の二つの事項を取り上げ、国土交通大臣の工事認可行為は、環境影響評価法第1条及び第33条の趣旨に反し、慎重な審査を怠った違法処分であるばかりか、日本政府も批准した国際条約上からも問題であることを申し述べます。

環境影響評価書(補正後最終版)にある「扇沢」発生土置き場をそのまま認可し、二酸化炭素削減を進める気候変動枠組条約への配慮義務を怠った。

「毎秒2トン」の湧水が「地下水位の大幅な低下」を認知できたにもかかわらず、「水位低下」事項が未記載であったため重大な環境破壊を招く危険性を看過し、

生物多様性条約への配慮を欠いた。

60年以上前に完成した「黒部ダム工事前トンネル」の壁面外には現在も大量の湧水が見られ、カラス越しに環境客が見られる観光スポットになっています。南アルプストンネル工事による地下水の低下予測も50年、100年先までのシミュレーションが必要です。

湧水による大井川の水量低下などについて環境省大臣意見は「河川の生態系や水生生物への影響は重大なものになるおそれがあり、事後的な対応措置は困難である」と指摘し、「精度の高い予測の実施及び水系への影響の回避」を求めています。JR東海の事後調査報告書は「必要な場合は代替措置を検討する」として希少動植物の移植などを対策としてあげています。移植などの代替措置はどこでも根付くことはありません。なぜなら、希少種は唯一の生態的地位(ニッチ)を持っており、そこでしか生息できなかったから「希少種」として残っているのです。

国土交通大臣の工事認可処分は慎重な審査を怠った違法処分であるばかりでなく、生物多様性条約にも違背した行為であります。以上

私には景観破壊を訴える権利がある 原告 川村晃生 (山梨) 意見陳述



私は2022年6月30日の控訴審第1回口頭弁論で、「景観という観点から、私の原告適格なしという一審(中間判決)について異議を述べることが美しい景観であるということ

にとどまらず歴史的景観をも有するものであり、その価値は行政事件訴訟法第9条に言う「不特定多数者の具体的利益を専ら一般的公益の中に吸収解消させるにとどめず、それが帰属する個々人の個別的利益としてもこれを保護すべきものとする趣旨を含むと解される場合」の個別的利益として存在し、私はそれを享受する権利を有する者とした上で、判決を下した裁判官の景観の持つ重要性への見識の欠如を指摘して、判決は誤審であることを主張しました。

いったいこのような景観破壊が起こされたりあるいは予想されたりする場合、国や地方公共団体などの行政はいかなる措置を講じなければならないのかについて論じます。

まず景観法第二条及び第三条において基本理念とされている「良好な景観は、美しく風格のある国土の形成と潤いのある豊かな生活環境の創造に不可欠なものであることにかんがみ、国民共通の資産として、現在および将来の国民がその恵沢を享受できるよう、その整備及び保全が図られなければならない」という一文に示される理念に則り、国は良好な景観を国民共通の資産としてその整備・保全・形成に努めることが責務と定められています。第四条において、地方公共団体もそれに準ずる責務を負っていることを定めています。

一方第六条は住民の責務として、良好な景観の形成に積極的な役割を務めることが定められており、これは逆に言えば、良好な景観の破壊を許してはならないということであって、南アルプスを眺望できる景観を享受している人々はその破壊を中止させるべく努めるよう定めていると理解していいでしょう。

南アルプスは2014年にユネスコエコパーク(生物圏保存地域)に登録されました。その中の一つの柱が多種多様な動植物、自然、景観により形成される生物多様性が存在し、それが維持されることであります。

昨年10月17日に東京地裁のリニア裁判で、長野県の松島正幸氏の証言が極めて重要な示唆を与えてくれるものでした。松島氏は生涯にわたって南アルプスを自分の足で踏破し、複雑で未だ変容する地形や地質の特質を明らかにした地質学者です。証言で松島氏は将来的に山容の崩壊という景観破壊と植生の喪失による環境破壊が生じる可能性を指摘し、リニア工事の中止を訴えました。これが現実になれば、ユネスコエコパークの登録が抹消されるでしょう。

私たちに南アルプスの景観を「不特定多数者の具体的権利を専ら一般的公益のなかに吸収解消させるにとどめず、それが帰属する個々人の個別的利益としてもこれを保護すべきものとする趣旨を含むと解される場合」の利益を享受する権利を持つ国民の一人として、私は南アルプスの景観利益について法廷で争う権利を持っているはずで

す。日常生活で多くの人がさして気にとめずにいる、しかし一歩誤れば重大な結果をまねく「景観」という問題について、裁判官の真摯な対処を期待しつつ陳述を終わります。以上

原告適格を狭めれば司法の 国民の権利擁護は失われる 代理人 関島保雄意見陳述

この裁判は、リニア計画が、ネットワーク性の欠如、鉄道事業の健全性に欠如、輸送の安全性の欠如、環境影響の調査及び保全対策が不十分であるにも拘わらず、工事計画を認可したことは、全幹法及び鉄道事業法並びに環境影響評価法に違反しているとして、国土交通大臣の工事認可の取消しを求めているものであります。



この間、静岡県ではリニア南アルプストンネル工事で大井川流域62万人分の飲料水が失なわれるということで静岡県知事は県内の工事着工を認めてきませんでした。JR東海は地下水を全量大井川に戻すと約束しながら約束を反故にしようとしています。昨年8月にJR東海はトンネル工事により南アルプスの尾根部では地下水位が300～400メートル低下するという環境予測結果を明らかにしました。工事認可後6年も経ってこのような結果が明らかにされたことは環境影響調査がいかにずさんなものであったかを示しています。

リニア工事は全幹法による審査で認可したものとされていますが、リニア新幹線は時速200キロ以上ということだけで全幹法の整備新幹線と同等の扱いを受けました。しかし全幹法の対象になる新幹線はスピードだけではありません。全国交通網の整備が目的とされています。リニアは主要都市を結ぶものではありませんし走行方式が異なる新幹線とは相互乗り入れができません。ですから鉄道事業に照らして工事を認可するか審査すべきものです。

中間判決は781名に原告の7割に当たる532名の原告適格を否定し訴えを却下しました。輸送の安全性や南アルプスの自然環境の保全については、国民が一般的に等しく受ける権利であって、個別的利益として解することはできないとして原告適格を否定しました。南アルプスの自然環境の保全は国民が一般的に等しく受ける権利であって、国民の財産である南アルプスの自然を護るのは個々の国民の私的利益の集合体であります。個々の国民に原告適格を認めるべきです。

輸送の安全性について判決は「輸送役務提供契約締結によって初めて発生するもので、それ以前は個別的利益として保護すべきでない」としていますが、リニアが輸送の安全性を確保していないから工事認可を取り消すよう訴えているのに、工事完成後に乗客になってから訴えるしかないのでは意味がありません。

土地所有など物権的所有者に対しても、直ちに工事予定地内の利用に制限は発生しないので収用段階になって訴えればよいという解釈です。リニア新幹線はいつ完成できるかわからない状況にあります。計画自体に無理があったことを示すものです。JR東海の経営状況が苦しくなる見通しの今こそ工事をとめる時期です。

原告適格の適用範囲を広げ、国の根幹に係る工事計画の取消しの道を切り開くべきであります。以上

報告集会で中間判決控訴審判決への 取組みなどを確認



午後3時30分から衆議院第一議員会館で最終弁論の報告集会が開かれ、この日意見陳述した原告と代理人らが挨拶しました。続いて弁護団の事務局長の横山聡弁護士が、中間判決控訴審の判決が11月28日に決まったことなどの対応などについて説明しました。横山弁護士は「判決までに3か月しかないので、判決に向けた裁判所への要請などを強めていく。

7月18日の一審判決については9月中旬にも正式な控訴手続きを取る。現在沿線各団体に原告からの控訴委任状の取りまとめ中であると述べました。

報告の後、法政大学名誉教授で弁護士の五十嵐敬喜氏が、『リニア7.18判決をどう読むか』と題する講演をし、行政訴訟の難しさと、国民の声に立ちほだかる裁判官・行政の壁をどう破るかなどについて話されました。

講演

7. 18判決を どう読むか

五十嵐敬喜



第一に、この裁判は何なのかということです。一審の判決を見て考えなければいけないのですが、率直に言えば、JR東海に対する工事認可を取り消すということは、国の決定に対して異議をするというインパクトは大きな影響をもたらすことだということです。

それだけの重責を担っていることでまず国に大きなインパクトを与えます。リニアはJR東海の事業ではなく今や国策事業となっているのであります。日本の将来を担うような国家プロジェクトとなっている事業です。国土交通大臣の認可を取り消すとなれば政府全体に大きな影響を与えます。

第二に国会の問題です。国会の責任にも影響します。とくに3兆円もの財政投融資を与えることを承認したのは国会です。これは三権に係わる重大な問題です。さらに地方自治体にも少なからず影響を与えます。私は都市政策をやっていますが、新幹線でも中間駅の周辺整備などで地方自治体の経済政策が役割を果たしています。さらにリニアは超電導磁気浮上式の走行方式を採用しますから、従来の新幹線の2倍近い超高速で走らせる技術なので、世界から注目が集められています。

それに対して裁判所はなぜ今回のような判決を出したかということです。裁判所がまず直感で考えてどちらが勝つかという判断をして、その方向に向けて様々なテクニックを使って判決を出すということになっていきます。

裁判官は、国や地方や国際的に大きな影響を与える大きな課題を担当しているわけです。この裁判は最高裁まで行く可能性もある。だから膨大な証拠資料を十分に読み分析し判断をしなければならぬという重い責任を担っているわけであり、原発訴訟のように事故が起き、具体的に補償が発生した場合のように後付けで造ったことが間違いだったと言えるわけではありません。ですから、主張としてリニアは危険だからつくりたくない方がいいということは違法性の主張ではない、不当性の問題ですから通らないのです。

もう一つ感じたことがあります。裁判官は科学技術に疎いのと直感が重なって今回の判決になったとわたしは思います。

まず行政処分について裁判で争う場合は違法であると言えることの証明が必要です。地下水の問題などで工事による影響を皆さんが主張しているが、これは不当性の主張であって、工事認可が違法だという根拠にはなりません。違法というためには使う条件があります。一つは全幹法とか鉄道事業法、環境評価法などに反しているとかきちんと適用していないと主張しましたが、判決ではリニアは全幹法の対象になるもので、環境評価法には反していないと判断しました。

アセス法は「手続き」「評価の対象」「判断基準」の三つから構成されます。アセス法は「事業実施するにあたって環境にどのような影響を及ぼすかについて、自ら調査、予測、評価を行い、その結果を公表して、国民や地方公共団体から意見を聞き、環境保全の観点から総合的かつ計画的により望ましい事業計画を作り上げようとする制度であり、環境とは環境自然的構成要素の良好な状態とその保持」です。

オース条約は1998年に出来て、1998年には47か国が批准しています。環境問題を中心にするこの条約は「環境情報の入手の権利意思決定過程への参加権、司法、行政手続きへの参加権を共有した1992年のリオ宣言を継承したものです。

団体訴訟権を認めることについて日本政府の批准の際、日弁連は原告適格の拡充や自然保護、文化財保護、消費者保護名の団体訴訟権を認めるべきだと提言しています。

リニア裁判は近代法治国家としての異常を「行政裁量」という論点からその実態を浮き彫りにしその是正をするという大きな意義を持っている。それゆえ「日本法治国家」の反撃も強烈になるでしょう。皆さんの努力で今回の裁判で新機軸を生み出してほしいと期待しています。以上



『リニアはなぜ失敗したか』(緑風出版)
1,500 + 消費税を1,000円で頒布(残部些少)
申込み:川村(& Fax 055-252-0288)