

ストップ・リニア！訴訟ニュース

第34号

2023年8月1日発行

発行:リニア新幹線沿線住民ネットワーク

<https://linearstop.wixsite.com/mysite>

一審判決下りる!!

原告の請求棄却という不当判決!

簡単な経緯説明

2016年5月20日に提訴した「ストップ・リニア！訴訟」は、7年間にわたる25回の口頭弁論を経て、7月18日午後2時15分、東京地裁103号法廷において、傍聴席が満席の中で、市原義孝裁判官ら3名の裁判官による判決が言い渡された。内容は「原告の請求を棄却する」という判決主文のほか、訴訟費用は原告が負担するというだけのもので、傍聴席からは「不当判決」の声が挙がった。

判決要旨（抜粋）

(前略) (原告適格についての説明あり)

(2) また、争点② (本件認可の適法性) については、大きく、①全幹法9条1項の規定を適用した点、②鉄道事業法 (以下「事業法」という。) 5条1項各号に掲げる基準等に関する点及び③環境影響評価に関する点に分けて争われている。

(3) いずれも詳細は、多岐にわたるため、判決書によるが、このうち、①全幹法9条1項の規定を適用した点について、原告らは、本件事業が全幹法の規定の適用対象となるものとは認められず、事業法の規定を適用すべきであったから、全幹法9条1項の規定を適用した本件認可は、違法なものと認められる旨などを主張している。

しかしながら、全幹法2条は、「新幹線鉄道」を「その主たる区間を列車が200キロメートル毎時以上の高速度で走行できる幹線

鉄道」と定義しているところ、立法当時の議論等によれば、将来の技術の進歩を考慮して、あえて速度に関する技術的基準のみを設け、それ以外の技術的基準を設けなかったものと解されるし、全幹法の目的や新幹線鉄道の路線の理念を一般的かつ抽象的に定めたものにとどまる全幹法1条及び3条をもって、その適用対象が左右されるとも考え難いといえる。そのため、本件事業は、全幹法の規定の適用対象となるものと解されるし、その他に



主張する点を踏まえても、それをもって、直ちに本件認可が違法なものになるとはいえないと判断した。

(4) 次に、②事業法5条1項各号に掲げる基準等に関する点についてみると、本件の原告らは、経営上の適切性に関する点、輸送の安全性に関する点及び事業遂行能力に関する点などについて、るる主張した上で、事業法5条1項各号に掲げる基準等を満たしていないとしている。

しかしながら、以上で述べたように、本件事業は、全幹法の規定の適用対象となるものであり、鉄道施設の工事が完成するまでは、事業法の規定が適用されることはないから、その適用を前提とする違法が認められないことは明らかといえる。

また、経営上の適切性に関する点等については、全幹法の手続上、いずれかの審査の段階において考慮すべき又は事実上考慮されている事項に相当するものであるし、この点に関する原告らの主張は、その判断過程等を問題とする趣旨と解することもできるが、これらの審査の段階における判断は、その性質上、いずれも国交大臣の合理的な裁量に委ねられているものであるから、当該判断について、重要な事実の基礎を欠き又は社会通念に照らし著しく妥当性を欠くことが明らかであって、裁量権の範囲を逸脱し又はこれを濫用したものと認められる場合でない限り、当該判断を前提とする本件認可に違法があるとはいえないものと考えられる。(中略)(従って国交大臣の裁量権の逸脱はないとする)

したがって、この点に関する原告らの主張をみても、本件認可に違法があるということとはできないと判断した。

(5) さらに、㊸環境影響評価に関する点についてみると、この点に関する原告らの主張は、多岐にわたるため、詳細は判決文によるが、原告らは、その概要、㊶複数案の検討に関する点、㊷鉄道施設の形状等の特定に関する点、㊸発生土の処分方法等の特定に関する点、㊹事後調査に関する点、㊺山梨実験線の建設に係る環境影響評価に関する点、㊻本件認可(その2)に先立つ環境影響評価に関する点、㊼周辺住民の参加権に関する点のいずれをみても、環境影響評価法

(以下「評価法」という。)の規定により要求される水準を満たしておらず、実質的にみて、周辺住民の個別的利益に対する適正な配慮を欠くものであるか、あるいは、評価法の趣旨に反するものといえるし、本件認可(その1)に先立つ環境影響評価の内容等をみても、㊱水資源等に関する点、㊲地盤沈下等に関する点、㊳「建設機械の稼働」等による大気汚染、騒音、振動等に関する点、㊴「列車の走行(地下を走行する場合を除く。)」等による騒音等に関する点、㊵磁界に関する点、㊶日照障害に関する点、㊷景観障害に関する点及び㊸南アルプス等の

自然環境に関する点などにおいて、いずれも環境の保全についての適正な配慮がなされているとはいえず、評価法上の環境影響評価を実施したものと評価することはできないことから、本件認可が違法なものといえると主張する趣旨のものと解される。

しかしながら、本件認可のように、環境配慮審査の結果を踏まえた上でされる9条認可が違法なものというためには、環境配慮審査自体も含め、これに係る国交大臣の判断が裁量権の行使としてされるものであることを前提として、当該判断について、重要な事実の基礎を欠き又は社会通念に照らし著しく妥当性を欠くことが明らかであって、裁量権の範囲を逸脱し又はこれを濫用したものと認められる場合であることを要するものと解されるし、環境配慮審査では、評価書の記載事項等に基づいて判断すべきものとされていることから、その当否に係る司法判断においても、これに基づいて判断することが制度上当然に要請されているものといえる。そして、本件の事実関係の下では、評価書の記載事項等を精査しても、国交大臣の判断が重要な事実の基礎を欠き又は社会通念に照らし著しく妥当性を欠くことが明らかとまではいえないし、裁量権の範囲を逸脱し又はこれを濫用したものは認められない。また、南アルプス等の自然環境に関する点などをいう原告らの主張については、争点①の判断で述べたところからも明らかなように、行訴法10条1項所定の「自己の法律上の利益に関係のない違法」を主張するものにとどまり、これを理由として取消しを求めることはできないし、その他に主張する点をもみても、いずれも独自の見解であって採用の限りではないから、本件認可に違法があるとは認められないと判断した。

(6) 以上で述べたところによれば、原告らの請求は、いずれも理由がないから、これらを棄却することとして、主文のとおり判決した。(全文はホームページに掲載)



原告団声明（2023.7.18）

本日東京地方裁判所民事第3部（市原義孝裁判長、篠田賢治裁判長代読）は、リニア中央新幹線工事実施計画に対して、認可取り消しを求める原告ら249名に対し認可取り消しを認めない不当判決を言い渡した（平成28年（行ウ）第211号工事実施計画（その1）認可取消請求事件、平成31年（行ウ）第115号工事実施計画（その2）認可取消請求事件）。

本件訴訟は、JR東海という一私企業が単独で建設・運行する形で、これまでに先例もなく、商業運行に技術的になお問題の多いとされる超電導磁気浮上式の新幹線について、品川～名古屋間の約286キロの路線全体について、わずか3年で環境影響評価を終わらせたうえ、全国新幹線鉄道整備法で認可を申請するという暴挙を、司法が容認したものである。

これまでJR東海は、各地沿線住民への説明会で噴出した様々な疑問に十分に答えることもせず、環境影響評価書の地元自治体首長の意見や環境大臣の意見からも目を背けるなど不誠実な対応に終始した。また、認可直後になって初めて建設施設の概要を地域住民に示し（神奈川県鳥屋車両基地など）、大井川の水問題での榎島からの隧道での水の戻し案の提示、発生土置き場の確保を十分に検討しないなど地域住民無視の態度で工事に着工しようとした。国土交通省に対しても環境影響評価時に入手していた自社に都合の悪い資料を問題が紛糾してから開示してくるなど、国土交通省から認可を詐取・騙取したと言う外ない対応をとった。

原告らは、裁判の場でこれらの各地で生じた問題を詳らかにして主張してきたが、司法は、これらの地域住民無視、認可騙取の対応について全く考慮することなく、国及びJR東海の主張を丸写しし、現実に実験線で生じている環境被害を全く考慮しないものであった。実際に実験線で環境被害に対応しないJR東海が「十分対策をとる」ということを鵜呑みにするものであった。

また、全幹法によって認可の判断をすればよく、鉄道事業法の求める運行の安全性の問題については認可時に全く考慮する必要がないとする判断を行ない、東南海トラフ地震が生じた際には多数の死傷者を生じさせる危険が極めて大きいことを無視する極めて無責任で見るところのない判決となっている。火災に対しても、ガイドウェイ内にコイルという可燃物をくまなく並行させた形で設計されており、人体に悪影響のあるガスの発生や極めて長距離の避難路を使用させることの危険性、特に山岳部トンネルでは避難した先が山間部で救出態勢が明確にされていないなど、乗客の安全性が十分検討されているとはいえない状態である

また、各地での問題点として原告らが提示した論点についても、司法が真剣に検討した痕跡がない。問題のある環境影響評価についても「一応実施している」「一応検討している」という雑な評価しか行わない対応であり、「環境被害が生じても仕方がない」と言わんばかりの態度である。

このように、本判決は、国及びJR東海の主張を丸写しにしたものであり、現実に生じている実験線での環境被害を無視したもので、責任ある判断を放棄したに過ぎない。原告団・弁護団はこの不当な詐取された認可処分を維持させることは、リニア中央新幹線という負の遺産を後世に残すことになると考え、上訴審で最後まで戦い続ける所存である。

以上



報告集会の様子

(1)川村晃生訴訟団長のコメント

私たち原告の主張が一切認められず、被告の国とJR東海の主張ばかりが取り上げられたもので、怒りを覚える。行政の裁量権を広く認め私たちが主張した乗客の安全性や南アルプスの自然などはすべて外されたり、全幹法の適用自体を問題としたのに対して、全幹法が適用されたのだから問題とする必要がないという判断でひどいものだ。今後は控訴審というステージで新たな闘いを始めたい。

(2)関島保雄弁護士共同代表の見解

まったく我々の主張を反映していない。700頁に達するような判決文だが内容がなく、国やJR東海が言っていることがその通りだとして、自らの判断としている。南アルプスの自然や走行の安全性といった点の問題について、個人個人の権利としては主張することができないという原告適格の問題もあり、すでに国交省で審議を経たものだから手続きの上でまちがいはないというものだ。

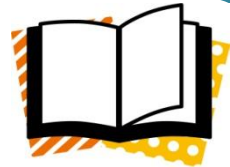
リニアの危険性にも触れず、施設の特定性も、全幹法で指示していないから明らかにする必要はないという。また大井川の水の導水路の処置などアセスが終わってから後出しのようなやり方も、具体的に分っていく中で事後アセスをすればよいということで、残土処理もそれと同じ。それらは初めから決めなくてもよいということだ。我々の根本的な提起に対して何も答えず、JR東海の立場を擁護するような判断である。

(3)会場等での参加者の発言

会場参加者からは、支援・友好団体もふくめて不当判決に対する怒りの発言が続き、涙を堪えながらの発言もあった。また山崎誠、本村伸子、山添拓各国会議員からも「国の根幹が揺らいでいる」「リニアに反対している皆さんに敬意を表す」などのエールが送られた。さらに磯野弥生東京経済大学名誉教授は、「横山弁護士の発言にもあったように、原告の主張を全否定し、完璧

に原告敗訴の形にしないと、請求棄却の全体の判決が書けないということだ。乗客の安全性など、原発訴訟などとの関連からも考えねばならない。アセスの捉え方も消極的だが、それにしてもひどい判決だ。放っておいたら他の問題(例えば神宮外苑の再開発など)に及ぶ。これほどの保守的な判決は最近では見られない。実際まだ判決文をすべて読んだわけではないが」とのコメントがあった。

リニア 新刊本の発行



このたび

『リニアはなぜ失敗したか』

(川村晃生 編、緑風出版、1500円+税)

が刊行されました。

10名の執筆者によって、リニア実現の困難な状況や理由が分かり易く書かれており、多くの方々から好評が寄せられています。原告団では、原告やサポーターの方々への日頃の熱心なご協力への感謝として1部1000円(送料別 180円)でお頒けしています。

ご希望の方は

川村 TEL・FAX 055-252-0288

〒400-0014 甲府市古府中町984-2

Mail: mdrymns.ykkwmr@gmail.com (受信のみ)

までお申込み下さい。

代金支払いの方法は送本時にお知らせします。

次回の弁論

次回の弁論は、8月30日(水)14時から、東京高裁で中間判決の控訴審があります。結審となりますので、皆さんのご参加をお願いいたします。

なお報告集会は本訴の控訴審へのキックオフ集会とする予定です。