

控訴審最終弁論の意見陳述

令和3年（行コ）第19号工事实施計画認可取消請求控訴事件

控訴人 川村晃生外

被控訴人 国（処分行政庁 国土交通大臣）

参加人 東海旅客鉄道株式会社

2023（令和5）年8月30日

東京高等裁判所第14民事部 御中

控訴人ら訴訟代理人
弁護士 関島保雄

1 訴訟の提起とこれまでの経緯

本件裁判は、リニア中央新幹線計画が、ネットワーク性の欠如、鉄道事業の営業の健全性の欠如、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、その取り消しを求めている裁判であります。

この間、静岡県知事は、大井川下流域62万人の飲料水、農業用水、工業用水を守るため、リニア中央新幹線トンネル工事でトンネル内に湧出する毎秒2トンの全量（62万人の利用水の相当する量である）を大井川水系に戻さない限り河川法に基づき、静岡県内の工事着工に同意しないという立場で対応しています。参加人は静岡県に対し大井川から漏れ出た水の全量を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。山梨県と静岡県の県境に幅約800メートルの巨大な断層である畑薙山断層が存在することが判明し、大量の漏水が予測されます。このため、参加人は、先進坑が静岡県側工区と山梨県側工区が連結するまで、山梨県側にトンネル漏水が流失することは認めてほしいという対応を続けているため、静岡県知事は工事の許可をしていません。其の他の都県でも発生土置き場の確保が進んでいないため、参加人は、2027年までの名古屋開業予定を諦め延期をせざるを得なくなりました。

さらに、昨年8月に参加人はトンネル工事により大井川上部流域の地下水位への影響予測調査結果を明らかにしました。トンネル周辺の山の尾根部ではトンネル掘削完了後20年で300メートルから400メートル低下し、100メートル以上低下する地域は工事完了後20年で荒川岳を中心に広範囲に拡大しているという生態系破壊の深刻さを示すものです。

このような重大な生態系に影響する予測結果が本件認可後6年もたつてようやく参加人から明らかにされるという点でも本件環境影響評価がいかに杜撰であるかを示しています。

このような参加人の不誠実な対応に対し、本件控訴人も含む静岡県民107

名は昨年10月リニア工事の差止を求めて静岡地裁に民事訴訟を提起しました。2019年に山梨県民が提訴した工事差止訴訟、また近々提訴予定の世田谷区田園調布の大深度トンネル工事差止訴訟等、リニア新幹線工事に反対する運動は広がっています。

またこの1年間でリニア新幹線工事を巡る状況は一変しました。

特に新型コロナ感染拡大で、東海道新幹線の乗客の激減により参加人は2021年3月末及び2022年3月末決算では経常利益は赤字に転落し深刻な財政状況に追い込まれております。

一方では参加人はリニア新幹線の為の工事費に2020年度は3800億円も投入しています。収入は大幅に赤字が続いているのにリニア新幹線工事費に年間3800億円以上もの工事費を投入し続けているのは、赤字が累積し、厳しい財政状況に追い込まれることは明らかです。

さらに、参加人は、2021年4月27日、品川名古屋間の工事費が約1兆5000億円増大し、7兆円余になると発表しました。約3割の増大です。今後トンネル工事が進展すると工事費は益々増大することは確実です。

このまま乗客の減少とリニア新幹線工事費の増大や出費が進むと、参加人が倒産し国の財政投融资の3兆円も返済不能に陥る可能性もありうるのです。

正に、参加人をこのような苦境から救済するには、リニア新幹線工事計画を白紙にして自殺行為ともいえるリニア新幹線工事費の出費を無くすことです。工事がほとんど進んでいない現在なら、参加人は倒産を免れるためにも工事計画を中止し、撤回すべきチャンスであります。

2 原判決の問題点を述べます。

原判決は、781名の控訴人の内、約7割に相当する532名の原告適格を否定し訴えを却下しました。

原判決は、大気汚染、水質汚濁、騒音等健康又は生活環境に著しい被害を直接受ける原告に関しては原告適格を認めましたが、輸送の安全性に関して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趣旨とは解されないとし、南アルプスをはじめ自然環境保全の権利に関しては、国民が一般的に等しく受ける利益であって、個別的利益と解することが出来ないとして原告適格を否定しました。

輸送の安全性に関しては、リニア新幹線計画自体が輸送の安全性を確保していないから計画の認可を取り消すべきと訴えているのに、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。危険な乗り物を作るなどという主張を無視する、実体の無い判断です。原子力発電所の設置許可の取り消しを求める裁判では、原子力発電所予定地周辺の住民だけでなく、万一事故が起き放射能汚染の危険性が及ぶ広範囲な住民にも、裁判所は原告適格を認めています。本件のリニア中央新幹線も危険な乗り物を作る前に、事故又は電磁波等による周辺沿線の住民や、乗客として予定される国民一人一人にとって、生命の危険性が伴う危険な乗り物であるとして、その工事計画自体の取り消しを求めるもので、原告個人の生命の安全性に関わるものであります。単なる公益

性とくくすることは出来ないものであり原告適格を認めるべきであります。

南アルプスの自然の保護に関して、参加人は地下水位が300m以上低下することも予測していたのに、環境影響評価の段階では、これらデータを隠しこれまで明らかにしなかったのです。このような事実が次から次へと出てきて環境影響評価の杜撰さは益々明らかとなっています。国民の財産である南アルプスの自然を護るのは、南アルプスの自然を護りたいという個々の国民の私的利益の集合体であります。国民個々の要求を離れた公益性というものは存在しないのであり、個々の国民に原告適格を認めるべきであります。

原判決は、工事予定地に物権的権利を有する控訴人に関しては、本件認可によって直ちに工事予定地内の物権の行使に制限が加えられるものではないとして原告適格を否定しました。収用の為の事業認定まで待ってその段階で事業認定の取り消しを求めればよいという原判決の立場は、現実を知らない論理です。土地収用員会は金銭補償しか議論しません。リニア新幹線計画の問題点等計画自体の問題点は議論の対象外であり、この計画の認可段階でなければ計画の是非が議論できないのです。計画予定地に不動産の権利を有している原告は、計画の工事が進めば必ず工事予定地の財産は最終的には土地収用手続きによって強制的に奪われるのです。原判決の結論では、これらの財産権を奪う計画自体を計画段階で取り消しを要求する権利を否定することになり間違っています。

さらに、問題は、発生土運搬車両の運行に起因する騒音、振動など健康又は生活環境に著しい被害を受ける控訴人に関しては、環境影響評価書では発生土運搬車両の運行経路、車両の種類、運行頻度等が明らかにされておらず、控訴人らが発生土運搬車両の運行に起因する騒音、振動など健康又は生活環境に係る著しい被害を直接的に受けるおそれのある地域に居住しているか否かを認定することが出来ないとして、これらの被害を主張する控訴人の原告適格を否定しました。しかし、発生土置場の特定、運搬車両の運行経路を明らかにしない環境評価手続きの違法性を主張していたのは控訴人らです。環境に重大な影響を与える発生土置場、運搬車両の経路を特定できない段階で、参加人の環境影響評価書を認め、工事計画を認可し被控訴人の対応を批判すべき裁判所が、その点を無視して原告適格を否定する根拠にするのは余りにも矛盾する判決であります。

しかも、問題点はそれに止まらず、環境影響評価書で発生土運搬車も含めて工事関係車両が、駅予定地、非常口予定地等工事施設から近くの幹線道路に出るルートを明らかにし、それによる幹線道路等の交通への影響等を不完全ではあるが一部環境影響予測をしております。このことにより、控訴人らの中には発生土運搬車両の運行に起因する騒音、振動など健康又は生活環境に係る著しい被害を直接的に受けるおそれのある地域に居住している控訴人がいるにもかかわらず、この点の審理を尽くすこと無く、発生土運搬車両の運行に起因する騒音、振動など健康又は生活環境に著しい被害を受ける控訴人らの原告適格を否定したことは、明らかに誤った判断であり、この点だけでも原判決は取消

を免れないものであります。

3 原告適格を認めた中間判決のその後の1審本案判決について

東京地裁民事3部は令和5年7月18日、本件訴訟の母体である原告適格を認められた249名の原告に対し、請求を棄却する判決を言い渡しました。

特に本件の原告適格に関連する論点に関して、輸送の安全性や南アルプスの自然保護に関する争点は、原告適格の無い主張であることから、行政事件訴訟法第10条により、「自己の法律的利益に関係のない違法」を理由として取り消しを求めることは出来ない旨規定していることからとして、原告らの本件取消請求を棄却しています。

しかし、輸送の安全性や、参加人の工事計画の需要予測等経営の健全性、南アルプスの自然の保護等は、単に原告適格の問題では無く、本件工事計画の認可手続きの違法性の問題であります。工事計画を認可するために国土交通省は交通政策審議会での審議を受けて計画を認可しています。その審議内容や審議手続きに違法があれば、原告適格の問題では無く、審議手続きの違法性即ち認可が違法である旨を原告らが主張しているのであります。ところが、裁判所はこれらを全て原告適格に関連させ、行政事件訴訟法10条の「自己の法律的利益に関係のない違法」を理由とする主張であるとして取消請求自体を認めませんでした。このように原告適格の範囲を拡大すればするほど、行政事件での裁判所の審理内容は貧弱なものとなり、国民が裁判所に期待する司法により行政への監視と国民の権利擁護の役割は益々矮小化され、国民の司法への期待は失われていくばかりです。

リニア中央新幹線計画は破綻し、いつ完成するかも分からない状況にあります。

これは計画自体に無理があったことを示すものです。今こそ司法は国民の期待に応え、原告適格の適用範囲を広げ、広く国民が国の根幹にかかわる工事計画の取り消しを求める道を切り開くべきであります。

以上