

ストップ・リニア！訴訟 第1回口頭弁論(2016/9/23) 原稿

意見陳述書

原告団団長 川村 晃生

2007年4月に、JR東海が自社費用でリニア中央新幹線を建設するとの構想を発表して以来、私たち沿線住民と一般市民は、まさかここまで事態がこじれるとは予想もしないことでした。そしていま思えば、それはひとえにJR東海という事業者とそれを監督、指導する所管官庁・国土交通省の傲慢さと不誠実さによるものであったと指摘せざるを得ません。

私たちは、これから行われるリニア新幹線の工事によって、さまざまな被害を蒙ることになります。それはこの裁判の過程で明らかになるであろう、残土処理、水涸れ、騒音、日照、景観、電磁波等、多岐にわたるものですが、問題は私たちにそうした実害を与えてもなお、リニア新幹線が必要なのだという合理的説明がなされていないことであり、一方的にリニア新幹線を造ることが前提となって事態が進行していることです。従って当然のことながら、私たちはそれに合意できようはずもなく、私たちの理解が得られないまま着工に至ったのでした。

さらに私たちは、この工事によって、それとは別に大事なものを失うことも強調しておかなければなりません。その最も象徴的なものは、南アルプスのトンネル掘削による自然破壊でしょう。神々しいまでに美しい威容を誇る南アルプスは、これまで先人たちが敬い、愛してきた大きな自然遺産です。そしてそうであるがゆえに、ユネスコのエコパーク登録も可能になったのでしょうか。自然と人間が共生可能な場として高く評価されたエコパーク・南アルプスに、大きなトンネル穴を開けて、在来型新幹線の数倍ものエネルギーを消費して、時速500kmで通過させようというのですから、リニア計画は自然に対する冒瀆以外の何ものでもないと言ってよいでしょう。そしてここでも問題は、それほどの犠牲を払ってまで、リニア新幹線が必要なのだという合理的説明がないことです。

以上の状況を日本国憲法に照らして言えば、私たちは憲法によって保障されている生存権や人格権また幸福追求権を一方的に侵害されているということに他なりません。

いったい、なぜリニアが必要なのかと言えば、東海道新幹線の輸送力の限界とか老朽化といった、真実とは程遠い偽りの理由がいくつも数え上げられ、本音を吐かせれば東京～大阪間を高速で結んで7000万人のメガロポリスを作るといふ、他愛もない欲得づくの理由が透けて見えてきます。巨大都市を作って、国民をひたすら東奔西走させ、あくせく働かせることによって経済力を上げて、日本を、というよりも日本の一部の人間だけを豊かにする、ということが、リニア新幹線の真の目的のように思われます。もとより戦後の、さらに言えば明治以来の日本の近代化は、その路線を走り続けてきたと言えるでしょう。

しかし、問題は「それによって日本は、あるいは日本人は幸福になったのか」ということです。GDPにおいて日本よりもずっと低いブータンの国民が、幸福度においてなぜ日本よりはるかに高いのかを、私たちは真摯に考え直す必要があると思います。

こうした問題を考える時、私には思い起こされる一つの事件があります。それは1993年、和歌山市の万葉の故地・和歌浦の架橋問題をめぐる景観訴訟の最終弁論において、原告団副団長の多田道夫氏による「景観とは何か」という意見陳述です。彼は架橋推進側の「万葉では飯は食えん」という乱暴な議論に対してこう言うのです。

「(私がここで言う倫理とは)、再度「万葉では飯は食えん」の一言に関わって言えば、飯を食う以外の人生の意味のことです。もっと思い切って言えば、飯と引き換えにしても、少しも惜しくない人生の価値のことです。」

私たちはこの裁判で、多田氏が言う「飯を食う以外の人生の意味」を問いたいと思います。リニアでいえば、壊される平穏な暮らしや南アルプスの自然破壊がそれにあたります。そして日本人の幸福度が低いのも、こうした飯を食う以外の人生の意味をないがしろにしてきたためではないでしょうか。経済力だけを絶対善と頼む人たちに対して、私たちは飯を食う以外の人生の意味を強力な武器としてこの裁判の根底に据えたいと思います。

さて最後に裁判長にお願いがあります。

いずれ詳細に陳述したいと思いますが、これまで日本の行政訴訟は、自由裁量論によっ

て、行政側が圧倒的に有利な立場に置かれてきました。しかし、法学者・松下圭一が説くように、わが国が国民主権を基本とする限り、権力の源泉は国民にあるのであり、行政は国民の信託に基づいてこれを執り行う機関にすぎません。とするならば、行政の裁量権が真に権力の源泉たる国民の信託に基づいているかどうかという点についても、問うていく必要があると思います。その意味で、私は本訴訟を通じてあるべき行政訴訟のあり方を追求する機会にしたいと考えており、その点で裁判長のご理解を願うものです。

以上で陳述を終わります。

2016年9月23日

第1回 口頭弁論陳述 弁護士 関島保雄

本訴訟における全体構造

リニア中央新幹線は、時速505kmで東京・大阪間を約1時間、東京名古屋間を40分で結ぶことで、東京・名古屋・大阪が通勤圏となることから7000万人の巨大都市が誕生し、三大都市圏の経済効率が向上し、世界に対抗できる機能的な都市が実現する夢の超特急であると、東海旅客鉄道株式会社や国土交通省は大々的にその利便性を強調しています。

しかし、総務省の統計では日本の人口は減少期に入っており、特に15歳から64歳の生産人口は2011年に約8000万人であったのが、リニア中央新幹線が完成する2045年には約5300万人に減少することが予測されている状況で、7000万人の巨大都市圏が必要なのか疑問です。むしろ大阪・名古屋はストロー現象で東京への一極集中が進み衰退するとおもわれます。しかも、東京、名古屋、大阪の便益を優先するため、通過する神奈川、山梨、長野、岐阜等の地方駅は1時間に1本しか停まらず殆ど利益が無いばかりか、地方は東京、名古屋、大阪に人口が集中することで過疎化が進み衰退します。

人口減少、労働人口減少による乗客需要が減少する中で約9兆円を超える巨額な工事費を掛けてJR東海は利潤を確保できるのかさえ疑問です。

2013年9月当時のJR東海の山田社長は「リニアは絶対ペイしない」と発言したようにリニア中央新幹線はJR東海にとっても経営的に危険な事業なのです。

一方、リニア中央新幹線は重大な環境破壊が予想されます。

リニア中央新幹線は東京名古屋間の86%がトンネル構造です。特に日本の自然の宝庫である南アルプスに総延長約50kmの長大なトンネルを掘るため、トンネルによる地下水枯渇、河川の枯渇やトンネル建設発生土の処分による生態系の破壊は深刻です。南アルプスはユネスコのエコパークに登録され自然環境上重要な地域としてその保全が強く求められています。ところが、この中心の大井川源流でトンネル工事の為毎秒2トンもの水がトンネル内に流失します。そればかりか、360万m³もの残土を大井川の河川敷に積み上げようと計画しています。この地帯は土石流の発生地帯で危険極まりない行為です。

東京ドーム51杯分に相当する約6358万m³ものトンネル建設残土はその捨て場さえほとんど決まっていません。残土を谷戸等に捨てることによる2次的な環境破壊が危惧されます。また残土を運ぶ大量の車両による生活被害など沿線周辺の環境への悪影響は計り知れません。

長野県大鹿村では1日1500台から1700台ものダンプが数年間通行します。このような多量のダンプの通行は沿線各地で予想され、工事車両の通行による渋滞や騒音、排ガス、振動等による沿線地域の生活環境の破壊も深刻です。

また地下トンネル内での事故が起きた場合の乗客の安全が確立していません。特に南アルプスの長大トンネル内で事故が起きたら安全に脱出できるのか疑問です。

国交省もJR東海も東海地震、南海地震で東海道新幹線が使えなくなった場合の代替路線としても中央新幹線は必要だと主張しています。しかし、中央新幹線のルートには地震の巣となる活断層が多数存在します。直下型の地震が起きれば中央新幹線自体も走行不能となる

し、乗客の安全も確保できません。

中央新幹線の計画にはこのように乗客の安全や環境への影響等重大な問題を抱えています。それにもかかわらず、JR東海は国民に十分な工事計画の情報を明らかにしないまま環境影響評価手続きを進め、杜撰な環境影響評価で強引に工事を進めようとしています。

国土交通大臣は2014年10月17日に全国新幹線整備法9条に基づいてJR東海の東京名古屋間の中央新幹線工事実施計画を認可しました。

しかし国交大臣のJR東海に対する工事実施計画の認可は、杜撰な環境影響評価を見逃した違法な認可です。

リニア新幹線工事は、環境を破壊し、乗客の安全を確保しない危険な事業ですが、根本的な問題は、民間であるJR東海の事業を全国新幹線整備法の対象である新幹線として工事の建設をJR東海に指示し、工事計画を認可する手続きをとったことは全国新幹線整備法やその母法である鉄道事業法の趣旨に反する違法な手続きであることを特に強調したいと思えます。

中央新幹線が国にとって重要な鉄道事業であるならば、税金を使って建設するのが本来の全国新幹線整備法の趣旨です。そのため、路線の選択や乗客の安全性、工事費等経営的な採算性の議論、環境影響評価の問題など国会等で議論が行われ、民主的に審議されることになります。

ところが、リニア中央新幹線は全国新幹線整備法の対象事業としながらも、民間事業であることから国会での審議が無いまま進められてきました。

ところが、今年政府はリニア中央新幹線の東京大阪間の完成を8年前倒しにする目的で3兆円を財政投融資でJR東海に融資すると表明しました。このことは中央新幹線が本来民間会社の事業ではなく国家事業である実態を明らかにしたものとと言えます。

本来なら国家事業として取り組むべきものであるが、環境問題、安全問題、財政問題、巨額な工事費、リニア方式の巨大消費電力など多くの問題を抱えるリニア中央新幹線を、国会での審議を避けるためにJR東海の事業として行ったと考えられます。このような手続きは民主主義に反します。

そもそもリニア中央新幹線は超電導浮上式の走行方法である為、既存の軌道方式の新幹線と交互通行が出来ず、全国の新幹線によるネットワークを形成することが出来ません。このようなリニア中央新幹線を新幹線として全国新幹線整備法の対象として工事の建設を指示し工事計画を認可することは全国新幹線整備法に違反します。また乗客の安全の確保、経営の健全性の確保がされていない点でも全国新幹線鉄道整備法及び鉄道事業法に違反する違法な認可であります。

原告らは、このような違法な、国交大臣のJR東海に対する中央新幹線の工事計画の認可処分の取り消しを求めて提訴したものです。

平成28年(行ウ)第211号 工事実施計画認可取消請求事件

原告 川村晃生ほか737名

被告 国(処分行政庁 国土交通大臣)

2016年9月23日

東京地方裁判所民事第3部B②係 御中

原告訴訟代理人 高木輝雄

意見陳述書

1 私は東海道新幹線の公害訴訟を担当しました。東海道新幹線の建設工事は1959年（昭和34年）に開始されました。工事現場の近くに住んでいる人達は、工事に伴う騒音、振動、粉塵、頻繁な工事車両の走行に悩まされました。私もその一人でした。

住民は国鉄（日本国有鉄道）に対し、対策を求め、同時に走行後の列車の騒音振動について心配を訴えましたが、国鉄の担当者の説明は「工事中は申し訳ありませんがご辛抱下さい。走り出せばスーッと来てアッという間に通り過ぎますから全く心配ありません」というものでした。

1964年（昭和39年）10月1日、営業運転が開始されました。沿線住民は、今度は列車の高速走行に伴うすさまじい騒音と地震と間違ふほどの振動に早朝から深夜まで悩まされ続けることになりました。しかも、列車本数はどんどん増加し、5分に1本以上になりました。

2 沿線住民は国鉄と協議を重ねましたが、事態の進展は全くないに等しかったため、原告575人が国鉄を被告として、1974年（昭和49年）3月30日名古屋地方裁判所に、騒音振動の差し止めと慰謝料の支払いを求めて訴訟を提起しました。

そして、訴訟が最高裁判所に係属中の1986年（昭和61年）4月28日、訴訟外での和解協定が成立しました。その中心は、国鉄が騒音振動の発生源対策の開発、実施に努めるという点にあります。和解協定成立から30年になりますが、現在でもJR東海と原告団は年1回の協議を行い、騒音振動対策の進捗状況を確認し、課題を議論しています。

3 そういなかでリニア新幹線建設問題が登場しました。

超電導磁気浮上方式という新しい工法で、車体を10センチ浮上させて時速500キロを超える高速で走行させる計画です。高速走行、短時間到着のため、ルートは直線的で、86パーセントがトンネル、その多くが40メートルより深い大深度地下です。

この建設、走行には、巨大な建設工事および列車走行に伴う環境への影響・公害問題、交通手段としての安全性の問題といった重大な問題があります。大きな地震の発生による危険性、電磁波の曝露による小児白血病をはじめとする癌の発症、騒音・振動・微気圧波・低周波音による被害、ウラン鉱床の存在による危険性、大規模な建設工事による生活環境・自然環境の破壊といった重大かつ深刻な被害の発生の危険性を指摘しなければなりません。

東海道新幹線公害の反省が十分踏まえられていない点は遺憾というほかありません。

4 このようなリニア新幹線の建設は、交通手段としての安全性を損ない、沿線住民や乗客にさまざまな深刻な被害をもたらすものであって、国土交通大臣が行った工事実施計画の認可処分は違法と言わなければなりません。

以上

意 見 陳 述 書

平成28年9月23日

弁 護 士 中 島 嘉 尚

私は、本件リニア計画について、安全性の観点から計画が鉄道事業法に違反していることを述べる。

1、鉄道事業法（以下同法という）第5条の1項では「国土交通大臣は、鉄道事業の許可をしようとするときは、次の基準に適合するかどうかを審査して、これをしなければならない」とある。同項2号においては、審査基準として「その事業の計画が輸送の安全上適切なものであること」と規定している。そして同法2項においては、「国土交通大臣は、鉄道事業の許可を受けようとする者の申請により・・・その許可をしようとするときは、1項第2号、第4号の基準に適合するかどうかを審査して、これをすることができる」と定めている。要するに安全上適切なものでないと認められるときは、許可をしてはならないのである。

2、私は、ここで本件リニア計画が鉄道事業法において求められる安全上適切を欠くもので

あること、したがって、許可してはならないものであること、本件リニア計画の許可は違法なものであることを述べたい。

(1) 鉄道輸送業務に要求されるものは安全性である。このことは輸送業務上規範化されている。国においてもこれは当然認めざるを得ないものである。しかし国の態度は、安全性にはいささか疑問はあるが、許可をして走らせてみて安全性を検討しようと考えているのではないかと考えざるを得ない。ではリニア計画は本当に安全であるのか。

(2) まず、総論的に指摘したいことは、技術の未熟性である。レールによる走行方式は実に160年という長い時間をかけてようやく今日の時速300キロ台の走行が可能となったのである。しかし、リニア方式による本格的走行実験が行われたのは、山梨実験線であって、1997年からである。この間わずか19年足らずの経過にすぎない。その前の宮崎実験線の有人走行実験が行われたのは、1980年からであり、これはわずか7キロメートルの実験線でしかなく、とても営業に耐えるようなものではない。ちなみに東京名古屋間の営業距離は約280キロメートルである。ところが山梨の実験線から数えて20年にも満たないのに、突然時速505キロメートルのスピードで、当面名古屋まで運行するというのである。山梨実験線の総延長は約42キロメートルで、全体の運行距離に比すればわずかではなく、長年の長距離の運行実績の積み重ねが全くない状態で時速505キロメートルの高速で運行しようとしている。これでは、生命身体の安全性を無視し、乗客を実験台にし、安全性の保証のないままに開業しようとしているに等しい。

(3) リニアの走行方式は、訴状の27ページにあるように、レールに密着することなく、わずか地上から10センチメートル浮いた状態で、ガイドウェイにより走行する方式をとっている。我が国は地震大国である。リニアは中央構造線も含めて、いくつかの断層帯を通過する。ジェーアール東海は地震対策をしてあるというが、その対策は直下型地震にはほとんど対応できない、時速505キロメートルで走行しているものが、地震が発生したからといって急に停止できるものではないことは誰が考えても明らかである。熊本地震では断層のずれが最大で2メートルも生じたことは記憶に新しい。そうであれば、地震によって生じた断層によって軌道面やガイドウェイが破壊され、車体が高速のまま、軌道面やガイドウェイに激突し、車体が破壊され、多くの乗客に死傷者が出ることは明らかである。リニアは大変な危険が想定される乗り物である。

(4) 事故発生による避難問題は全く未解決と言ってよい。リニアは、東京・名古屋間250キロメートルのうち約86パーセントが地下トンネルで走行する。このこと自体異常であるが、それはさておき、地下走行中に地震による事故発生、あるいは車体または施設故障による事故発生の際に、車体が破壊されているのだからトンネル内を、隣駅まであるいは避難口までの移動がそもそも不可能となる場合がある。まして多数の乗客がそこまで徒歩で移動することができない場合もある。しかもトンネル内の避難のみならず、避難口から外に逃げするための避難路も、エレベーター機能は不十分で、都市部外の避難路に至っては、長いものは約4キロメートルから3キロメートルある。このような長い避難路を避難することは不可能である。乗客には、子供もいれば高齢者もいる、又健全者ばかりとは限らず身体障害者もいる。車体が破壊された場合には、当然死傷者が出る。これらの人たちをどうやって避難させることができるのか。更には地震発生時には、地上も被災しているので、中央アルプスのような山中では救助活動そのものが不可能となる。また火災発生時には、地上でなくトンネル内であるために、消火活動も不可能となり、乗客たちは逃げ場がなく、発生した煙による窒息死してしまう危険性もある。

(5) またリニア特有のクエンチ現象もある。これは何らかの理由により、磁力が消滅し、超伝導状態が失われ、浮力と推進力が失われてしまう現象である。これはリニアの大敵と言われており、この現象はわずかな車体の損傷によっても生じることが分かっている。この問題が解決したとは言えない。このクエンチ現象によって、乗客の安全性にかかわるさまざまな事故も想定される。

3、ここで指摘したことはリニア計画の危険性の一部である。ことは多数の乗客の生命身体の危険性にかかわる問題である。本件リニア計画は鉄道事業法が規定している「輸送の安全上適切なもの」であるとの審査基準を満たしているとは到底認められないものであるので、認可処分は取り消されるべきものである。

リニア第1回期日意見陳述（全幹線法および鉄道事業法違反・和泉）

本件工事実施計画の認可処分は、全国新幹線整備法に違反します。

リニアの工事について国土交通省の交通政策審議会で議論がなされたとき、委員が最初に行った質問が、なぜ全国新幹線整備法を適用するのかという問いでした。一民間企業であるJR東海が行う鉄道工事について、国策として行う新幹線網の整備を想定して制定された全国新幹線整備法の目的が合致するのか、審議会の委員自身が疑問に思ったという事実自体が、本件工事の法的矛盾を象徴しています。

具体的に説明しますと、全国新幹線整備法第1条は、同法の目的を「新幹線鉄道による全国的な鉄道網の整備を図り、もって国民経済の発展及び国民生活領域の拡大並びに地域の振興に資すること」と規定し、同法第3条は、新幹線鉄道の路線について、「全国的な幹線鉄道網を形成するに足るもの」でなければならないと規定しています。しかしながら、リニア方式の鉄道は他の鉄道と相互乗り入れができず、貨物を運ぶことも出来ません。これでは全国的な新幹線網を構築するという法の目的に合致しません。さらには、リニア中央新幹線は東京大阪間を2時間で移動できることが最大のアピールポイントですが、そのためには可能な限りルートを直線に近いものとし、中間駅の停車を極力少なくする必要があります。その結果、中間駅の選択が各地の地域振興策とは無関係に決定され、なおかつ、選択された中間駅においてどのような地域振興が期待できるか十分な検討も行われませんでした。これらの点から見ても、本件工事実施計画は全国新幹線鉄道整備法第1条および第3条に違反します。

次に、鉄道事業法違反について述べます。

鉄道事業法は、鉄道事業一般を行うにあたっての認可基準等を定めた法律であり、全国新幹線鉄道整備法の母法にあたります。したがって、リニア中央新幹線の工事について全国新幹線鉄道整備法が適用されるとしても、鉄道事業法の規定に違反することは許されません。リニア中央新幹線は経済的合理性を欠く点で鉄道事業法第3条1項1号および4号に違反し、安全性に問題がある点で同法第3条1項2号に違反し、環境面での配慮を欠く点で同法第3条1項3号に違反します。以下では、リニア中央新幹線の経済的合理性について述べます。

まず、需要予測の不合理性について述べます。国立社会保障・人口問題研究所の将来推計人口によると、わが国における生産年齢人口は、2011（平成23）年時点の8130万人が、2045（平成57）年には5253万人まで減少すると予測されています。生産年齢人口がおおよそ35%減少している年において中央新幹線と東海道線の品川・名古屋・大阪間の総輸送需要量を529億人/kmと122%の大幅増で予測していること自体、需要予測として余りにも甘いと言わざるを得ません。また、飛行機利用者の需要見積もりも過大です。そして、このような過大な需要予測に基づいてに合わせた供給輸送力は、当然過剰であり、結局収支予測におおきな狂いを生じさせることとなります。

次に、工事費用の過大性について述べます。中央新幹線計画（品川・大阪間）は、1980年代末にはおよそ3兆円でしたが、1990年代末には5兆円、2007（平成19）年には9兆円と20年間で3倍にまで膨らみました。また、工事実施計画の段階では当初の予測よりも935億円の増額となっています。過去の大規模インフラプロジェクトで実際の支出総額が当初計画を下回ったことはまずなく、本件工事においても完成までに当初予算の2~3倍の資金を投入される可能性は十分あり得ます。加えて、JR東海の予測では、工事着工後当初20年間の物価上昇を5%しか見込んでいない点、建設中の金利負担分が未だに工事費に計上されていない点、5600億円程度とされている中間駅工事費増額分も計上しないまま収支予測を行っている点から見ても、JR東海の社長が述べているとおり、「絶対にペイしない。」可能性が極めて高いと言えます。このような事業は経営上適切性を欠くものであり、また、JR東

海に本件工事の事業者としての適格性が認められるとは到底いえませんから鉄道事業法第1条1項1号および4号に違反します。

リニア第1回期日意見陳述（アセス・足立）

本件工事は、環境影響評価法に基づき、環境影響評価手続きが必要な事業です。環境影響評価法の横断条項によって、本件工事の認可に、環境影響評価手続きが要件として付け加えられています。

環境影響評価法は、環境基本法20条を受けて制定されたものです。環境基本法3条は基本理念として「環境を破壊から守るために、良い環境を享受しうる」権利たる環境権の趣旨を取り入れています。よって、環境影響評価法の解釈適用に当たっては、その趣旨を踏まえなければなりません。

横断条項の解釈適用に当たっては、環境影響評価法の目的は、環境影響評価の結果を事業に反映させることにより、環境の保全について適正な配慮がされることを確保することであるため、環境影響評価の結果が事業実施の可否に有効に反映され、有効な規制法として機能しなくてはなりません。

本件認可においても、審査の結果、環境保全上支障があるものと判断されるときは、認可の要件を欠くものとして、認可処分を行うことは違法となります。

本件認可においては、手続面、内容面ともに環境影響評価手続きを行ったと評価することはできません。

環境影響評価を手続きで縛ることで意思決定の合理性を担保する趣旨であるため、手続きを適切に踏むことが求められます。

しかし、手続き面については、まず、当初から本線に接続予定であった山梨実験線について、環境影響評価が行われていません。環境影響評価法成立前に建設されたことをもって、手続きをまぬかれるのは環境基本法、環境影響評価法の趣旨を没却しています。

次に、行った環境影響評価自体が極めて不十分であり、およそ手続きを踏んだとは評価できないものです。訴状後半部分は、環境影響評価の内容がいかに不十分なものであるかについて述べています。

三つ目に、環境影響評価は、その手続き中で公衆からの意見の反映を予定していますが、公衆が意見を出すための前提である情報公開が極めて不十分かつ不適切です。ホームページで公開しているデータは膨大かつ多数のファイルに分割され、ダウンロードするだけでも長時間かかります。各地で行われている説明会では質問が制限され、説明会以外の機会の要請では資料すら出しません。

以上のように、本件認可の環境影響評価手続きはおよそ行われたと言えないほど不適切です。

内容面については、環境影響評価法が要請している、複数案の検討がそもそも行われていません。3ルートから南アルプスルートを選択したことになっていますが、直線上を走行することが予定されているリニア方式では、南アルプスルート以外を選ぶことは当初からありえません。

そして、訴状後半で述べるように、地下水脈の破壊、発生土に伴う問題、工事車両等による環境への影響の問題、自然公園や希少生物等の自然環境の破壊、供用に伴う開口部の被害、電磁波の人体影響、日照の問題、景観の破壊等、環境影響評価が適切に行われていないがために、予想される問題や被害に枚挙にいとまがありません。

以上の通り、内容面でも環境影響評価は適切に行われていません。

本件認可は、環境影響評価法に違反し、横断条項により付加された認可の要件を満たさず、違法です。

平成28年（行ウ）第211号 工事実施計画認可取消請求事件
原告 川村晃生ほか737名
被告 国（処分行政庁 国土交通大臣）

2016年9月23日
東京地方裁判所民事第3部B②係 御中

原告訴訟代理人 横山 聡

進行に関する意見

本件訴訟についての進行に関して意見を申し述べます。

本件訴訟の中心的争点は、許可に関する根拠法の問題と、環境影響評価の手續と内容に関する適法性の問題です。これに加えて、行政訴訟特有の「原告適格」に関する争点があります。

答弁書で明らかのように、被告国は、自らが責任をもって答弁できる「原告適格」に限り答弁しており、JR東海の参加を待たなければ実質審理に入ることはできません。従って、原告適格に関して当面審理を行うこととなります。

1 原告適格について

現在原告では、中央新幹線の現状把握できているルート上の「原告目録A」名簿の原告の所有物権等について、図面化するよう準備しており、次回期日には相当程度の解明ができると考えております。

また、原告目録Bの「生活被害」については、本来JR東海が「発生残土」の置き場も明らかにしないため、残土運搬のルートを絞れない状態であるため広範な原告を選定せざるを得ず、JR東海の訴訟参加後に同社が残土処分場を明らかにしたのち改めて原告目録Bの絞り込みを行うことを考えております。

2 期日について

本件訴訟における対象が、品川から名古屋までの1都6県の沿線280キロメートル以上の地域に関する環境影響評価の違法を述べるものである点で、審理には相当程度の時間を要すると考えており、2か月に1度程度の開廷が必要であると考えます。裁判迅速化法の趣旨にのっとり原告側も努力をするつもりですが、長大な沿線の自然保護・環境保全に関して貴庁の適切かつ十分な理解を得るためには、相当程度の期間の審理は必要と考えています。そして、法廷を充実させるべく、期日間に適宜進行協議を入れていただきたいと考えております。

3 証拠について

また、証拠も適宜分類し、わかり易くするため、証拠番号については当事者と裁判所の協議を通じて、効率的な証拠番号の割り振りをするを考えております。

そして、必要不可欠な証拠として、「環境影響評価」関連資料については、JR東海に「丙号証」として提出することを要望します。極めて膨大であり、本計画の全貌を理解するために必要ですが、この提出を原告側に求めることは、過剰な負担を原告に強いるものと言わざるを得ません。作成したJR東海が自らの正当性を主張するためにも裁判所に提出することを求めます。

以上