

令和5年（行コ）第244号工事实施計画認可取消請求控訴事件

の人証申請に関する控訴人の要請書

2024年 月 日

控訴人代表 天野捷一

東京高等裁判所第17民事部ハ係 御中

控訴人らは、令和5年（行コ）第244号工事实施計画認可取消請求控訴事件の人証申請について、すでに本年6月7日付証拠申請書において申請の理由を代理人を通じて申し述べたが、ここに重ねて、それについての控訴人の一審判決を承服しかねる理由を述べ、あわせて人証を申請通り受理されることを要望しておきたい。

まず、阿部修治及び椎名慎太郎の両名については、すでに代理人が提出した申請理由に十分意が尽されているので、ここでは繰り返す必要がない。この両名は前者については鉄道事業しかも新しい技術による鉄道事業が安全性の議論なくして進められてよいはずがないのであり、後者については原告適格や主張制限につき適正な認識を示さずに、狭い解釈に基づく一審判決の再検討を要するものであって、いずれも然るべき対処を望むものである。

控訴人らが、今般とくに要望しておきたいのは、交通政策審議会委員会リニア小委員会の議論をリードした委員長の家田仁と委員の中村太士の両名の人証申請である。一審判決は原告の主張をことごとく「国交大臣の合理的な裁量に委ねられている」という観点から葬った。しからば国交大臣の合理的な裁量とは、どのような経緯のもとで形成されたものかという点を明らかにする必要がある。そう考えた場合、その合理的な裁量が形成される唯一の確固たる場合は、小委員会における議論に他ならないであろう。

そうした観点から同委員会の議論を具に検討してみると、どう見てもそこでの議論が、一審判決の言う合理的な裁量を形成する場にはなっていないことが分かる。それにもかかわらず、一審判決は架空とも言えるような形で合理的な裁量が形成されていることを前提として書かれている。

しかし少しでも同委員会の議論を覗いてみるといい。そこで議題されたのは駅舎は誰がどこに作るのかとか、建設主体はどこがよいかとか、リニアができればどんな効果があるのかといった議論ばかりである。同委員会の冒頭で、三日月国交政務官が求めたリニアの安全性、大深度トンネルや長大山岳トンネルの問題点の議論はまったくなされなかった。リニア新幹線を所轄する行政機関の長の一人とも言うべき三日月政務官の要望に何ら答えていない小委員会の議論が、はたして「国交大臣の合理的な裁量」を形成するに資するものであったと言えるのであろうか。

なお、蛇足として言えば、三日月政務官はここでもリニアの安全性について議論してほし

いと要望しているのである。そうした安全性の議論を、控訴人らは必要だと考える観点から、訴状や準備書面において陳述し、この度も人証申請を提出していることを、司法には理解していただきたいと思う。

さてでは、小委員会の議論はなぜ三日月政務官の要望に答えるようなものにならなかったのでしょうか。それは小委員会の議論の方向が、リニア方式と在来新幹線の優劣や比較を議論するのではなく、リニア方式による時間の短縮や、その経済上、産業上、生活上のメリットの具体的検討が中心になってしまったからである。そこでは主に JR 東海の主張が先行し、リニアの開業を前提とするような議論になってしまったからである。そのため、委員長の家田仁が「リニアに決定的な問題があるというわけではないが、どんなものでもメリットと弱点があり、リニアにまだまだ決まっているわけではない」旨の発言をして、議論の方向に釘を刺してもいる（第5回会議、'10. 7. 2）。

そして結局リニアの弱点（たとえば、地震時の安全性、長大山岳トンネルや大深度トンネル掘削の問題点などの重要な論点）は、ほとんど議論されないまま、答申に至ってしまった。そしてその答申は、「新幹線は安全性、信頼性、省エネ性、速達性、ネットワーク性、建設費用などの点では優れているが、リニアのほうが高速性の点で優れているのでリニアのほうが適当である」旨の何とも奇妙きてれつなものになってしまった。本来ならこの答申は、「確かにリニアは高速性の上で優れているが、安全性ほかもろもろの点で新幹線の方が優れているので、新幹線の方が適当である」という趣旨の答申でなければ理に合わないはずだ。

いったい委員長家田はなぜこのような形で議論をすすめたのであろうか。三日月政務官の要望も無視し、新幹線とリニアの比較もせず、結局のところリニアには多くのメリットがあるという一方的な価値基準のみに引きずられて（或いは委員長自身が誘導して）、まことに不適切な議論と答申に終わってしまった。

控訴人らは、委員長家田仁がなぜこのような議論の進め方を実行したのか、その理由をぜひ知りたいと熱望している。なぜならこの議論と答申の現実こそが、一審判決の「国交大臣の合理的な裁量」という、最大の判決の根拠となる裁量論と直接響き合うからである。控訴人らは委員長家田が何とも理解し難い「国交大臣の合理的裁量」の実態をなぜミスリードして招き寄せたか、控訴人らには今もって不明のままである。

以上のような点において控訴人らは強く同氏の出廷を要望したい。氏にそのことを説明してもらうためには、おそらく法廷以外の場では実現しないであろう。その点からも同氏の出廷を強く要望するものである。

一方、小委員会のもう一人のメンバーである中村太士は、環境を専門分野とする唯一の委員である。申請理由として、控訴人らは小委員会が20キロ幅の3ルート of 段階で環境影響についての意見が出せるはずもなかったことを前提として、審議状況についての証言を求めているが、さらに言えば、3ルートの中から直線ルートを選定していく中で、当然のことながら南アルプストンネルの掘削による自然環境への影響や都市部の大深度トンネル掘削による自然環境や生活環境への影響は視野に入れられなければならなかったはずである。

そしてそもそも、直線ルートを選べばほとんどがトンネル掘削に頼らなければならなかったはずであるから、さほどに長距離にわたるトンネルの掘削工事が何をもたらずかを、一定程度において予測した議論が展開されなければならなかったであろう。

ところが小委員会では、確かに第8回と第11回の議論において南アルプストンネルについての議論は行われたものの、おおむね鉄道運輸機構からの説明を受けただけで、簡単に言えば、ただ「大丈夫でしょう」との議論で終わってしまっている。

しかしリニア新幹線においては、このトンネル掘削工事は、リニア工事が完成するか否かの生命線ともいえるものであって、現に甘い見通しで着手してしまった結果、大深度トンネル（東京・北品川工区や愛知・坂下西工区など）の工事は中断（現在は復活）し、または岐阜県瑞浪市大湫町では地下水位が低下し、生活環境や農業環境への悪影響のため、工事が中断している。そしてこれらは甘い環境影響評価の見通しに起因するものであるのだが、それはもとをただせば小委員会でのトンネル掘削に対するあまりにも軽い議論に原因があると言ってよいであろう。小委員会でもっと精度の高い議論がされていたら、こうした現実の失敗は起こり得なかったはずである。

中央新幹線環境影響評価書に対し、環境大臣は2014年6月5日意見書を提出した。冒頭に「本事業は、その事業規模の大きさから、本事業の工事及び使用時に生じる環境影響を最大限、回避、提言するとしても、なお、相当な環境負荷が生じることは否めない」と述べ、さらに、「特に、山梨県から長野県にまたがる地域の一部は、我が国を代表する優れた自然の風景地として南アルプス国立公園に指定されており、また、ユネスコエコパークとしての利用も見込まれることから、当該地域の自然環境を保全することはわが国の環境行政の使命である」と述べている。そして、「技術の発見を俯瞰すれば、環境の保全を内部化しない技術に未来はない」と強調している。中央新幹線小委員会では環境大臣意見にみられる環境保全の理念を捨て置きにして、事業の実現に都合のいい議論を積み重ねていたと言うしかない。

リニア工事による静岡県の大井川の減水の対策は未だ不透明である。延長25キロの南アルプスのトンネル工事による影響は静岡県にとどまらず広範囲に及ぶとみなされている。

控訴人らは、小委員会でなぜ重大なトンネル掘削の議論がなされなかったのかを、ぜひとも明らかにしていただきたいのであり、そのことによって一審判決の「国交大臣の合理的な裁量」という判断が正当性を持つかどうか明白になると考えている。したがって、その議論の中心的な役割を果たすべき任にあった中村太士委員の法廷での証言を強く要請したい。

以上の理由によって、四名の人証申請をぜひとも願う次第である。