

2023年7月 日

審理員 角野貴優 殿

住所

氏名

## 反論書

平成30（2018）年5月24日提出の、国土交通大臣による中央新幹線（以下「リニア新幹線」）工事実施計画（その2）（以下「その2」）の認可に関する審査請求に対し、斉藤鉄夫国交大臣の弁明書が当方に郵送されました。それによりますと処分庁（国土交通省）は、平成29（2017）年9月25日に、東海旅客鉄道株式会社（以下「JR東海」）の工事実施計画について全国新幹線鉄道整備法（以下「全幹法」）の手続きとして認可の申請を行ったものであり、国交省は工事計画の審査と、環境影響評価法に基づく環境保全に関する審査を行い、平成30（2018）年3月2日に認可したとしています。

JR東海によるリニア事業の実施やさまざまな環境影響評価、とりわけ鉄道施設の立地場所や構造が具体的に明らかでなく、また大量のトンネル工事発生土の処分先の多くが未定であり、工事車両の走行ルートも明確に示されないなど、この（その2）には問題点が多いことが明らかです。

また、リニア新幹線は新幹線ネットワークの形成になっていないことは明らかで、全幹法の趣旨に適合していないことが明らかです。

国交大臣の弁明書は、申請者はリニア新幹線工事や供用により直接影響はないので行政不服審査法に基づく審査請求の資格はない、また申請者の主張の意味が判然としていないなどと主張していますが、何をもって請求の資格がないと判断したのか明確ではなく、私の審査請求の趣旨を正確に理解されていないものと考えます。

以下、国交大臣の弁明書に反論します。

## 記

### 1. 処分の内容及び理由について

#### <国交大臣の説明>

J R東海の工事実施計画（その1、その2）は全幹法の規定に基づき国交大臣が認可処分を行ったものである。（その2）は、（その1）が土木関連工事を中心にしたものに対し、列車の制御方式、関係各所との通信設備及び各所電力ケーブルに関する内容を記載したものである。

国交省は申請の内容が全幹法の規定に合致するかを審査し、環境影響評価法に基づき、リニア新幹線の建設を実施することの利益の審査、環境保全措置の審査結果を判断し、平成30（2018）年3月2日に認可処分を行った。

#### <反論>

行政不服審査法の規定に基づく（その2）の認可処分に却下を求める審査請求は2018（平成30）年5月29日に行われた。その審査請求者数は東京、神奈川、山梨、静岡、長野、岐阜、愛知のリニアが通る予定の1都6県の452人をはじめ、将来に延伸予定の大阪府の30人を含む486人に上っている。

（その1）の認可処分は2014（平成26）年10月17日行われたが、同年12月16日、5048人が認可処分に異議を唱えて審査請求を行った。

両審査請求から5～8年半も経過しているが、審査は遅々として進まず、未だに裁判が出されていない。この間リニア工事が始められトンネル掘削工事も一部で進められている。国交大臣の裁量権の行使の濫用を許し、工事を進めさせて来た審査庁の怠慢ぶりは、行政処分に対する住民の権利を保障する行政不服審査法の意義を著しく毀損していると言えない。

思い返せば、リニア推進の路線を敷いた国交省交通政策審議会鉄道部会中央新幹線小委員会の審査と答申は、J R東海の説明をすべて受け入れ、リニアの安全性、地震対策、避難方法、電力消費などについて具体的な対策をほとんど協議しなかった。また、環境影響評価についてもJ R東海はわずか2年間で環境調査を行い。リニア工事と供用が自然環境や生活環境にほとんど影響がないと決めつけ、沿線自治体や住民か

らの具体的な指摘（市民意見）についてもそれを聞き入れることはなかった。

工事の規模や内容、工事期間、工事車両の走行ルートが明確でないまま、自然や住民への具体的な影響が不明のまま（その１）、（その２）が認可されたことは不当である。

## 2. 反論書の趣旨

（その２）の認可処分は直ちに取消す裁決を求める。

## 3. 全幹法の内容についての弁明に対する反論

（１） 昭和４５年全幹法が施行されたが、昭和４８年政府は全国整備新幹線基本計画を策定した。北海道新幹線、東北新幹線、北陸新幹線、九州新幹線（鹿児島ルート）九州新幹線（長崎ルート）の５路線であった。リニア新幹線は２０１１（平成２３）年５月に建設が決まったことで、整備新幹線計画には含まれていない。政府は整備新幹線と同様の鉄道と位置づけ、全幹法による審査を行い工事実施計画を認可した。

全幹法第三条は整備新幹線の路線について、全国的な新幹線鉄道網の形成を図るとともに、全国の中核都市を有機的かつ効率的に連絡するものであって、第一条の目的を達成しうるものであると記している。

リニア新幹線は軌道式の新幹線と異なる超電導磁気浮上方式の鉄道であり、在来新幹線と相互乗り入れはできない。よって全国的な新幹線網の形成にはつながらない。また、途中駅の間駅は全国的な中核都市とは言えず、有機的、効率的な連絡網とは言えない。

新幹線の建設費は政府が三分の二、地方自治体が三分の一を負担し、供用時には路線などの鉄道施設をＪＲ各社に貸し出す形で運用している。リニア新幹線はＪＲ東海に建設費や運用面の権利を丸投げし、民営事業であるとしている。よって、事業評価制度や情報公開制度によるチェックを逃れている。一方で、整備新幹線同様に、不動産取得税の免除や固定資産税の大幅な減免を与えている。

２０１６（平成２８）年１１月、政府の提案で鉄道建設・運輸施設整備支援機

構法改正案が国会で成立され、J R東海に対し3兆円の財政投融資が行われた。改正案の委員会採決でJ R東海の経営に政府は一切介入しないという付帯決議も採択された。

国交省の交通政策審議会鉄道部会中央新幹線の審議以降工事実施計画まで、整備新幹線同等の格付けと権利を与えたりニア新幹線に関し、政府はJ R東海に一切の注文も出さなかった。

整備新幹線と比較してリニア新幹線の建設費は10兆5千億円を超える巨額となっている。民間企業に3兆円もの財政投融資を与えた例はない。沿線各地ではリニア工事が大幅に遅れている。中間駅や車両基地などの建設は10年近く完成が遅れる見通しである。工事の遅延で建設費はさらに膨れ上がり、再度の財政投融資や税金の直接投入の可能性も低くはない。

リニア新幹線を推進するJ R東海は地方自治体や住民に対し工事情報を隠し通してきたことを強調したい。工事の遅れを認めようとせず、「2027年開業を目指し建設を進めている」というばかりである。

リニア新幹線に関連し以上のような問題点が起きている。従来の鉄道方式ではないリニア新幹線を全幹法によりおざなりに審査し工事認可を与えた国交大臣の責任は重大である。

リニア新幹線の建設認可や工事認可は全幹法の下に審査するべきではなく、第一に民間鉄道同様に鉄道事業法に則って審査すべきものであった。

## (2) 整備新幹線としてのまともな基本調査を行っていない

リニア新幹線が全国整備新幹線網の形成にはつながらず、中核都市を連絡するという整備新幹線としての目的を果たせないことは明らかである。昭和48年の整備新幹線基本計画では実現を急ぐべきではないという意味で最後位に置かれ、J R東海が自費によるリニア新幹線の建設計画の動きを見せたころに、政府は超電導磁気浮上方式の鉄道を整備新幹線の範疇に入れ、その推進のためにJ R東海を積極的に支援する姿勢に転じたものである。政府は現在、リニア新幹線を国土強靱化計画の中心に据え、「リニアは国策事業である」と認めて

いる。

また、弁明書は「基本計画の決定は、リニア新幹線の実現による輸送事業の見通し、所要輸送時間の短縮及び輸送力の増加がもたらす経済的効果、収支の見通し及び新幹線整備が他の鉄道の収支に及ぼす影響を調査し、その結果に基づかなければならないとされている（全幹法施行令2条）」。「鉄道・運輸機構その他の法人であっても、建設線の建設に関し必要な調査を行うべきことを支持することができる」とされており（全幹法5条）、調査すべき事項として、同法施行規則1条により5項目が定められている」と記載し、リニア新幹線が以上のような規定をクリアしたとの判断を示している。こうした審査のもとになるリニア新幹線の事業性、工事実施計画のずさんさについてはのちに弁明書に反論する。

### （3）整備計画

弁明書は、「国土交通大臣は、前記（2）で指示した建設線の調査結果に基づき、基本計画で定められた建設線の建設に関する整備計画を決定しなければならないとされており（全幹法7条）、整備計画において走行方式、最高設計速度、建設に要する費用の概算額、その他必要な事項が定められる（同法施行令3条）。また、国土交通大臣は、建設線について、その営業を行う法人（建設主体）を指名できるとされており（全幹法6条1項）、建設主体には、営業主体とは別の法人を指定することができるが、営業主体、建設主体はそれぞれ、その営業又は建設を自ら遂行するに足る能力を有すると認められるものでなければならないとされている（同法6条3項及び6項）」。「この項についてもJR東海がリニアの建設主体、営業主体の指名を受ける資格があるというのが弁明書の主張である。この点についてものちに反論する。

### （4）工事実施計画

弁明書は、「営業主体と建設主体が同一の法人である場合において建設主体に対する全幹法第8条の建設指示が行われたときは、当該指示に係る建設線の指示の区間について、当該法人は、鉄道事業法（昭和61年法律92号）3条1項に

よる第一種鉄道事業の許可を受けたものとみなすとされ（全幹法 14 条 1 項）、建設線の建設については、鉄道施設の建設工事の施工認可等に関する鉄道事業法 7 条から 9 条までの規定は適用されないこととされている（全幹法 14 条 5 項）。

国土交通大臣は、基本計画の決定及び変更、営業主体又は建設主体の指名、整備計画の決定及び変更を行うに当たって、それらの事項を交通政策審議会に諮問しなければならないとされている（全幹法 14 条の 2）。」としている。

前述したように、リニア新幹線は整備新幹線ではない。また、実用化しても全国新幹線網形成や中核都市（県庁所在地若しくは政令都市）の連絡網の整備には結びつかない。また、民間企業の有する営利性は全幹法と矛盾する。また、東海道新幹線の利用客をリニア新幹線に誘導することでリニアからの利益確保を企図している J R 東海の経営方針は利用者の移動に関する選択肢を奪うものであり、リニアの運賃が東海道新幹線の運賃より高いものであれば、利用者の負担が大きくなる。J R 東海はリニア運賃が東海道新幹線と比較し、東京から名古屋まではプラス 7 0 0 円、大阪まではプラス 1 0 0 0 円になるとしている。しかし、J R 東海が積極的に関与しているアメリカのワシントン D. C.－ボルティモア間のリニア新幹線建設説明資料で、鉄道会社は「リニアの運賃は在来線の 4 倍の料金になる」と説明している。J R 東海の運賃説明は国民の不安を鎮めるためのまやかしの説明であり、東海道新幹線よりも微増の運賃でリニアが永久に赤字になる可能性が極めて高いと言える。

2 0 2 1（令和 3）年 3 月の J R 東海の決算はコロナ感染拡大による移動自粛などで 2, 0 0 0 億円余りの赤字を記録した。J R 東海は健全経営を維持しながらリニアを建設するという方針だったが、リニア建設には 9 兆円を超える工事費がかかるうえ、昨年 3 月の 1 兆 5 千億もの工事費が追加されている。今後、東海道新幹線の利用客が大幅に増える見込みがないならば、健全経営どころか、J R 東海の経営の先行きに影響する可能性が強い。J R 東海にはリニアを建設できる経営体力がないと判断すべきである。

リニア新幹線は全幹法に違反していると判断せざるを得ない。

リニア新幹線は全幹法を提要する結果、鉄道事業法をクリア（すっ飛ばし）して

いるという論理は暴論である。鉄道事業者が新たに鉄道事業を經營しようとする場合、路線及び鉄道事業の種目ごとに国交大臣の認可処分を受けなければならない（鉄道法3条2項）。そして、その処分の申請は「鉄道の種類」等に関する事業基本計画を記載した申請書をもって行わなければならないところ（鉄道法4条1項6号）、リニア新幹線の「浮上式鉄道」（鉄道法施行規則4条）も「鉄道の種類」に含まれている。すなわち、鉄道法はリニア方式について適用されることを前提に法整備がなされている。

以上申し述べたように、リニア新幹線に全幹法を適用するのは誤りであり、工事認可は鉄道法を適用すべきである。また、全幹法を適用するとしても、全幹法は鉄道法の特別法であり、本件認可処分は鉄道法の事業認可基準の充足を前提とするものである。

#### 4. 本件認可における経緯（年号は弁明書による）

弁明書によれば、リニア新幹線の工事实施核の人までの大まかな経緯は以下の通りである。

昭和48年11月15日 中央新幹線の基本計画決定

当時は在来新幹線同様軌道式鉄道であり「全国的な幹線鉄道網を形成するに足るものであるとともに、全国の中核都市を有機的かつ効率的に連結する新幹線鉄道として計画が決定された」（弁明書）。

昭和62年11月5日 運輸大臣が日本鉄道建設公団（現鉄道・運輸機構）に対し全幹法5条1項に基づき、中央新幹線のうち甲府市付近、名古屋市付近の地形、地質等の調査指示を行う。

平成2年2月6日 運輸大臣は調査区間を拡大し、東京都・大阪市間の地形、地質等に関する事項について調査を行うよう鉄建公団とJR東海に対しそれぞれ行った。

平成20年10月22日 鉄道・運輸機構とJR東海が調査報告書を国土交通大臣に提出。」

同年	12月24日	国土交通大臣は、鉄道・運輸機構とJR東海に対し、全幹法施行規則1条1項及び3号から5号までの4項目について調査指示を行った。
平成21年	12月24日	鉄道・運輸機構、JR東海が調査結果を国土交通大臣に提出。
平成22年	2月24日	国土交通大臣が中央新幹線の営業主体及び建設主体の決定について交通政策審議会に諮問。同審議会は、祖の審議をどう審議会に設けられた中央新幹線小委員会に付託した。
平成23年	5月12日	中央新幹線小委員会は国土交通大臣に中央新幹線推進を答申。
同年	5月16日	国土交通大臣は中央新幹線の営業主体及び建設主体としてJR東海を指名。
同年	5月26日	国土交通大臣が以下の中央新幹線整備計画を決定。 建設線： 中央新幹線 区間： 東京都・大阪市 走行方式： 超電導磁気浮上方式 最高設計速度： 505km/時 建設費概算（車両費を含む）：90,300億円 主な経由地： 甲府市付近、赤石山脈（南アルプス） 中南部、名古屋市付近、奈良市付近
同年	5月27日	国土交通大臣がJR東海に <u>リニア中央新幹線</u> （下線反論者記）建設を指示。
平成26年	8月26日	JR東海が国土交通大臣に対し、全幹法9条1項に基づき土木構造物を中心とする工事実施計画（その1）の認可を申請。
同年	10月17日	国土交通大臣が工事実施計画（その1）を認可。
平成29年	9月25日	JR東海が電力設備や運行管理システム等の電気設備に



についても工事实施を開始すべき時期になったことから、全幹法9条1項に基づき、工事实施計画（その2）を申請。

平成30年3月2日

国土交通大臣は工事实施計画（その2）を認可。

以上は弁明書に書かれた、中央新幹線計画の策定から工事实施計画認可までの経緯である。

第一の問題は、中央新幹線のルート設定である。

弁明書は工事实施計画の申請手続きも認可も全幹法に基づいて行われたとし問題が無かったとし、認可を取消すような審査請求には失当であると言いたいようだ。

しかし、問題は手続きではなく、リニア新幹線の安全性、経済性、環境影響について担保されているのかという点だ。以下、いくつかの問題について反論する。

#### ① Cルート選択は決まっていた

中央新幹線について旧国鉄1970年代にA（木曾谷ルート）、B（伊那谷ルート）、C（南アルプスルート）の3ルートを示していた。2000年代に入って長野県を中心にBルートを採用すべきだという要望が強まり、リニア中央新幹線建設促進期成同盟会もBルート案の選択を要望することを決めた。ところが2007年ごろからJR東海の姿勢が変わりCルート選択の動きが表面化する。JR東海が自己負担でリニア新幹線の建設を発表した際にはCルートになることが確実となり、それが下記の調査結果にも反映されたと見るべきである。

国交大臣は平成20（2008）年12月24日に調査指示に4項目の調査指示があったが、これを受けて鉄道・運輸機構とJR東海は平成21（2009）年12月24日に調査報告書を国交大臣に提出した。この報告では、リニアの輸送力は1日260本（上下計）、片道1時間あたり8本としている。また、リニアの技術については、国土交通省超電導磁気浮上式鉄道実用技術評価委員会（以下「技術評価委員会」）が、実用化の技術に達していると報告している。報告書は総括の中で、3ルートいずれについて建設可能であるとしてどのルートを採用するか明記はしていないが、「ルート間の比較については、南アルプスルートの路線の長さはトンネル区間、明かり区間とも最も短いため、必要となる用地、土木構造物、電気設備等の施設及び車両等が

最も少なることから、建設費、維持運営費及び設備更新費が最小となる。所要時間が短いことから、輸送需要量が最大となる」と記し、Cルートで建設するJR東海の意向が示されている。

## ② リニア推進に向けた国交省の見え透いた審議会の委員構成

リニア新幹線の建設を事実上決めたのは国交省中央新幹線書委員会と国交省超電導磁気浮上式鉄道実用技術評価委員会である。中央新幹線小委員会がリニア実現の答申を出し、そのために審議を進めるためにJR東海と実用技術評価委員会がサポートするという図式であることは明らかである。

中央新幹線小委員会の構成員は、当時東京大学大学院工学系研究科教授でリニア推進派の家田仁氏、委員は早稲田大学大学院法務研究科教授の江頭憲治郎氏、キャスターで千葉大学特命教授の木場弘子氏、東京女子大学現代教養学部教授の竹内健藏氏、淑徳大学国際コミュニケーション学部教授の廻洋子氏、それに全日本交通運輸産業労働組合協議会議長の渡辺幸一氏の5人である。リニア新幹線の技術分野、安全対策、JR東海の経営問題などについては専門家ではない。委員数も少ない。そして臨時委員として工学専門の大学教授2人、公認会計士1人、情報専門の大学教授1人、経済・経営関係の大学教授3人、農学専門の大学教授1人、それに三菱総研の参与の9人が加わっている。臨時委員が審議員の倍近い9人の多数に上り、審議会へは説明役としてJR東海の社員等も多数出席するし専門外の技術的発言や資料説明が続くために、委員が自由な意見を出しにくい状況でもあった。委員からは「中央新幹線は東海道新幹線の収益をもとにつくるのだから、利用客の声を聞いた方がいいのではないか」という発言があったが、JR東海の答えはなかった。信じられないことであるが、リニア新幹線の営業実績を見通すことに絶対に必要な事であるが、JR東海は一度もマーケット（市場需要）調査をしていないのである。

そして、2013（平成25）年9月26日の記者会見で、JR東海の山田佳臣社長（当時）は「リニアは絶対にペイしない」と公言し国民を驚かせた。儲からない事業を9兆円（当時建設費）もかけてなぜつくるのか。中央新幹線小委員会や国交大臣はどのような説明を受けどう理解をしたのをしたのか。

実用技術評価委員会は、委員長が東京理科大教授の正田英介氏で、委員はのちに委員

長になる政策研究大学院大学教授の森地 茂氏、元鉄道総合技術研究所技師長の藤江恂治氏ら大学教授がほとんどの11人が名を連ねている。このうち3人は中央新幹線小委員会の臨時委員に名を連ねている。実用技術評価委員会の主要メンバーはリニア推進派が多く、リニア新幹線に対しても実用化を進める根拠になっている「実用化の技術水準に達している」との評価を下している。

リニアも「原子力村」と同じように、国交省、JR東海、推進派学者、ゼネコン、建設促進期成同盟会などによる「リニア村」が形成されていたのである。

リニア実現と海外輸出は故葛西敬之名誉会長の悲願であり、故安倍晋三首相も葛西氏の要請を受けてアメリカの大統領に同国でのリニア建設を提案した。その際、リニア技術の無償供与と5千億円の融資を行うと表明している。しかし、米政府としてはリニアの安全性や環境影響が実証されていなければ国内でのリニア実現はムリであることはわかっていたと思われる。それゆえ、建設に巨費がかかろうと営業の際赤字になろうと、JR東海が杜撰な環境影響評価を行い、具体性に乏しい工事实施計画を申請し、実用化の早期実現のため、政府も全幹法による簡単な審査だけで認可をしたのが実態である。

その結果、リニア工事が8~10年も遅れている。いま、工事計画の認可を撤回すべき段階に来ている。

## 5. 弁明の理由

### (ア)「行政庁の処分に不服がある者」(行政不服審査法第2条)

弁明書は、「処分についての審査請求は行政庁の処分に不服がある者がすることができる。この不服がある者とは、当該処分により自己の権利若しくは法律上保護された利益を侵害され、または必然的に侵害されるおそれがある者をいい、その具体的範囲は、当該処分について審査請求をする法律上の利益がある者、すなわち、行政事件訴訟法(行訴法)9条の定める原告適格を有する者と同一であるとされる」。

不服がある者の定義が弁明書ではあいまいで、どの範囲が申請者の権利や利益を侵害するかは明らかでないが、申請者の中にはリニアの明かり部分の設置で景観が損なわれ景観利益が失う者がいる。また、リニア認可取消しを求めた「ストップ・リニア!

訴訟」中間判決で川崎市内在住の原告は全員原告適格を認められている。

リニア訴訟でも原告側は中間駅や車両基地、非常口、変電所の正確な立地位置や規模が正確に示されない、また工事車両の走行ルートが不明である。また、J R東海は沿線全体のアセスを短期間に行い、本来ならば各県の環境影響評価条例に基づく丁寧な環境アセスを避けている。このような状況にあったため、申立人は工事や供用による具体的な影響・被害を立証できない立場に置かれたのである。具体的でない大雑把なかつ拙速な工事实施計画の認可は不当である。指導・監督の立場にある国交大臣は、工事や供用における影響を被るという申請者の異議申し立ての権利は保証すべきである。

#### (イ) 処分庁の主張への反論

弁明書は、「行政不服審査法に照らして、申請者の申し立て人としての資格ない」と断じている。資格がないという判断が具体的な事実によるものであることが示されていないので失当である。

申立人資格について、工事实施計画の認可について、リニア工事・供用の際の土地を所有している者、土地の形状変化などの具体的な権利侵害を受けた者に限られるものではない。沿線全体工事車両は1千万台を超える見通しであり、地域によっては車両台数が増えている箇所もある。多くのリニア工事車両が走行する際、大気汚染環境の悪化や騒音・振動被害の拡大も十分予想できる。工事残土受け入れ先が決まっても、残土を谷間に埋めたり、河川敷に残土を積み上げたりする工事が行われている。工事の進捗や開業にあたって生活や自然が被る被害は拡大されるだろう。申立人の主張について国交大臣は審査請求資格に欠けるなどと適格性を否定して問題の本質をそらそうとしている。東京外環道事故や熱海の土石流被害などに思いを致し、リニア工事の実際の影響について審査請求者全員の指摘を重く受け止めるべきである。

次に環境評価法に違反しているという主張に対する国交大臣の弁明書は、「環境基本法は環境の保全上の支障のうち、事業活動その他の人の活動に伴って生じる相当範囲にわたる大気汚染、水質汚濁、土壌汚染、騒音、振動、地盤沈下及び悪臭によって人の健康又は生活環境に係る被害が生じることを公害と定義し（同法2条3項）、環境の保全に関する施策の策定及び実施は、人の健康が保護され、及び

生活環境が保全され、大気、水、土壌その他の環境の自然的構成要素が良好な状態に保持されることを旨としなければならない（同法14条1号）。その上で、国が講ずる環境の保全のための施策の一環として、土地の形状の変更、工作物の新設等の事業を行う事業者が、その事業の実施に当たりあらかじめその事業に係る環境の影響について自ら適正に調査、予測又は評価を行い、その結果に係る環境の保全について適正に配慮することを推進するため、必要な措置を講ずべきことに加え（同法20条）、大気の汚染、土壌の汚染又は悪臭の原因となる物質の排出、騒音又は振動の発生、地盤沈下の原因となる地下水の採取その他の行為に関し、事業者等の順守すべき基準を定めること等により行う公害を防止するために必要な規制の措置を講ずべきこと（同法21条1項1号）等を定めている」と引用している。

また環境評価法も第1種事業を実施する者に対し、鉄道の建設及び改良の事業に係る環境影響評価の項目並びに当該項目に係る調査、予測及び評価を合理的に起きぬための手法を選定するための指針、環境の保全のための措置に関する指針等を定める省令（平成10年運輸省令35号）で定めるところにより、対象事業に係る環境影響評価の項目並びに調査、予測及び評価の手法を選定し（同法11条1項）、その選定した項目及び手法に基づいて、対象事業に係る環境影響評価を行わなければならないとしている（同法12条1項）」とし、建設機械の稼働、列車の走行、鉄道施設の存在による日照障害の項目を選定するよう求めていると記している。

環境基本法、環境影響評価法の以上のような規定に則り、JR東海が各項目に係る環境調査や予測を行い、必要な保全対策を講じる環境影響評価書を提出し、国交大臣は、工事や供用に係る自然環境や生活環境への影響がないという環境影響評価を容認し、工事実施計画を認可したというのが今回の国交大臣の弁明である。

リニア新幹線に係る市民意見は、中央新幹線小委員会に1回、環境影響方法書と準備書の際に各1回行われているが、後半の2回やJR東海の説明会では、多くの人たちが、環境調査が全線一括しかも短期間であり、各地域の自然環境や希少動植物の保全対策が杜撰であると指摘している。リニア山梨実験線の建設工事により3か所で地下水が枯渇し、明かり部分の高架橋の影響で日照被害が起きていることは明らかになっていた。また、静岡県ではリニア工事で大井川に流れている地下水の

水量は毎秒2トンが減水し、流域の62万人の水道水が不足するという予測が確定していた。大井川の減水問題に対しJR東海が11キロの導水トンネルをつくり南アルプスのトンネル工事で発生する地下水を大井川に戻す案を提示したが、これでは大井川の保全ができないし、全量が大井川に戻すことにはならないと静岡県や流域自治体が強く反発し、静岡県内のリニア工事は着工されていない。

その他、工事に関わる地質・地盤調査が著しく不足しており、しかも多くが過去の文献資料に頼っているのである。工事車両の走行に関する大気質の調査地点も不足している。

リニア工事は沿線の住民だけの問題ではない。「国策事業」を標榜するなら、その事業、工事の規模や世界に誇る南アルプスの自然環境への影響、開業後の走行安全性、利用者の利便性や経済効果などすべてについて、国民が関心を持ち意見を述べる権利を保証しなければならない。当然ながら、国民すべてが審査請求する資格を有すると理解すべきである。

JR東海の工事实施計画の提出は、予測される影響について調査を簡単に済ませ、問題を後回しにするため工事を急ぐために行ったものであり、それをわずか50日後に簡単に認めてしまった国交大臣の責任は限りなく重いのである。

## 6. 弁明の項目別反論

### ア) 弁明書は審査請求が失当であるという判断の理由を示していない

弁明書は、「大気汚染、車両進行、振動、地盤沈下などの影響について、不服申立人適格を有する具体的根拠が示されていない」としているが、「各審査請求人の不服申したて人適格については、本弁明書のほかに、追って主張することにする」と逃げている。審査請求人への個別被害等が問題ではない。リニアは、経済効果、動脈の二重系化、東南海地震のセイフティーネット、地方活性化の「国策事業」として政府の国土強靱化の一端であると国交省もバックアップして来た。沿線各地の広い地域に具体的な影響を与えることは、すでに地下水流失、建設発生土の杜撰な処理などの問題で明らかになっている。リニア工事は各地で遅延し、工事費も昨年3月に1兆5千億円追加をされている。2016（平成28）年11月から3兆円の財政投融资が行わ

れた。これは国債であり、返還が滞れば政府は税金で穴埋めしなければならない。公共事業同然に果てしなく税金を含む公的資金が投入されるおそれがある。

工事計画に具体的な説明がないこと、無駄で必要がないリニア新幹線はつくるべきではないとして審査請求をしているのであり、法律的に失当ではない。

イ) リニアが全幹法に違反するという審査請求理由が失当であるという弁明書に対する反論

弁明書は、「全幹法第1条は法の目的を定めた規定であり、同法3条は新幹線鉄道の路線の計画理念を定めた規定であるところ、これはいずれも、法の解釈及び運用についての一般的指針となりうるものであっても、法に基づいて行われる個々の行政処分の効力影響を及ぼすような要件を定めた規定と解することは出来ない。したがって、全幹法1条及び3条に違反する旨の審査請求人の主張は、請求理由の主張としては失当である」と主張している。

国交大臣が、どう考えても全幹法の整備新幹線にあたらぬリニア新幹線に同等の資格を与え、JR東海という民間事業者に対し不動産取得税の減免、固定資産税の大幅減免等を行い、破格の条件で巨額の公的資金を投与したことについて、どう考えても、なぜ工事实施計画の取消しを求める審査請求の理由にならないのか理解できない。

以上のように、全幹法に基づく整備新幹線と同様の事業と認めたのだから、事業評価制度や情報公開制度を適用すべきである。JR東海に都合のいい条件を与え、一方でこうした制度は民間事業なので対象にしない、これではJR東海という一民間会社に「国策事業」を丸投げしたことに他ならない。JR東海に詳しい情報を求めても「民間事業には秘密保持事項がある」として、情報公開をしていない。また、政府が「リニアは国策事業」と位置付けていることがJR東海にとっては「鬼に金棒」になっているのである。国民、沿線住民の意見など無視していいというJR東海の姿勢につながっているのである。

全幹法に基づく工事計画の認可は、全幹法の規定に基づかない形で行われており、それが審査請求にあたらぬという弁明こそ失当である。

ウ) リニアの安全性云々は審査請求の理由には当たらないという弁明の反論

弁明書は、「中央新幹線の輸送の安全性や走行方式の妥当性に関する主張の趣旨が判

然とせず、また本件認可の違法性を指摘する具体的な根拠が明らかにされていない」  
とを前提に以下を主張している。これについて反論する。

- ア) 基本計画の設定から建設指示までの各段階における国交大臣の行政決定には処分性はないという弁明について

弁明書は、「最高裁の判決によれば、行政庁の行為が行政不服審査法1条1項の処分にあたるためには、当該行政行為が国民の権利義務に対し直接的に影響を及ぼすような性質のものではない」と解釈すべきであり、これに照らせば、「基本計画の設定、建設線調査の指示、建設主体・営業主体の指名、整備計画の決定並びに建設の指示については、いずれも処分性がないことは明らかである」と主張している。

リニア新幹線に関するJR東海の要請を逐一承認、認可してきたのは国交大臣である。手続き上工事実施計画の認可まで法律的に順序に従って国交大臣が処分したことで、リニアの安全性、環境影響評価を含め、リニアの実態が明らかにされてこなかったために、工事実施計画の認可で工事が始まることを危惧した市民・住民が審査請求をしたのである。それまでの国交大臣の処分が審査請求の対象にはならないという弁明はきわめて責任逃れである。リニアの事業を「民間事業」と位置づけ、国会での精緻な審議を行われなかったことも、「国策事業」としては奇怪な進め方である。国交大臣の各種認可、指示等には処分性があったと考える。

- イ) 全幹法には新幹線鉄道の建設手続きの各決定段階で国交大臣は広範な裁量権を与えており、各種決定は国交大臣の広範な裁量権の範囲内でされた適法なものであるという弁明に反論

弁明書は、「環境評価法33条1項に規定している環境配慮審査を踏まえて全幹法9条1項に基づく工事実施計画を認可するかどうかについては、国交大臣の広範な裁量に委ねられており、工事認可が環境配慮審査の観点から違法になる場合とは、国交大臣が環境保全への考慮を全く怠ったために、裁量権の逸脱または濫用があると認められるような例外的な場合に限定される」と主張している。

行政側が国家公務員法の規定により一定の裁量権を認められることは理解しているが、これまで反論してきたように、リニア新幹線の工事実施計画は具体性に乏しく、山梨実験線の建設工事により、地下水の枯渇、日照阻害など沿線住民の生活を脅かし



ている事例を考えれば、建設発生土処理による河川の汚濁、土砂災害、工事車両の走行による騒音・振動・大気質悪化などの深刻な事態をもたらす不合理性の高い計画である。また、認可後に山梨車両基地の火災、4件のトンネル事故等が発生し、死傷者も出ている。全幹法で国交大臣には広範な裁量権が含まれるのであるなら、こうした不合理性を受け止め慎重に審査すべきであるのに、国交大臣はJ R東海の申請からわずか2か月足らずで工事实施計画を認可してしまった。国交大臣は環境保全への考慮を全く怠っていたのではないかと疑うほどであり、認可は正当かつ合理的な裁量権の行使ではない。また、工事实施計画の不認可又は申請の出し直しという処分も裁量権の範囲内にあるわけで、国交大臣はその方向に処分できたはずだった。

工事の大幅な遅延、工事費の拡大によって、工事实施計画は出し直さなければならぬ事態を迎えている。国交大臣の工事認可計画の認可は明らかに裁量権の濫用であり認めることは出来ない。

ウ) その2はリニアの安全性とは関係なく、電気関係施設の追加を主としているという弁明への反論

私たちは電気、磁界関係について以下のような懸念を持ちJ R東海にも説明を認めてきたが、明確な回答が無い。

① 電気施設関連として、リニアは東海道新幹線の3～4倍の電力を消費する。

その供給電源や電力量の確保に問題がある。

② 走行車両にケーブルなしで電気を供給する誘導装置の実用化技術に遅れ。

③ 車内の磁界レベルの実測調査の方法と実測値の正確性に疑問。

④ トンネル内での事故で乗客が車両外に出る場合の消磁方法の説明がない。

⑤ 山梨実験線の明かり部分の周辺に80デシベル以上の騒音があり、振動、低周波音の人体への影響が訴えられている。

このうち①について、J R東海のリニアへの電力確保の考えは、「東京電力、中部電力とも供給電力は十分余っているので、その電力を使えばリニアは十分に動かせる」というものだ。

もちろん、電力は余っていない。政府はこの夏も、国民に対し政府は節電を呼びかけている。本来ならこの巨大事業が必要とする電力施設をJ R東海は自前でつくるべ

きなのにそれをしない。「リニアはインフラ事業なので、消費電力は政府や電力会社が供給するのは当然である」という J R 東海の姿勢は傲慢であり、手前勝手な言いようである。

弁明書は、「審査請求人の主張は、本件認可の処分の内容と関係のない事項が多く、騒音や磁界の影響などについて認否の限りではない」と主張している。市民意見やリニア工事で実際に起きている事態をまともに受け止めない国交大臣の弁明こそが失当である。

## 結論

リニア新幹線工事实施計画その 2 の認可取り消しを行うべきである。

その 1 については工事实施計画の認可後の 2014（平成 26）年 12 月 16 日、5048 人がリニア工事計画認可に異議を訴える審査請求を行っている。この件の裁決も行われていない。

その 2 についても、その 1 と共通する理由で認可の取消しを求める審査請求を行った。私は、その 2 の審査請求人の一人である。

国交大臣は、工事实施計画の認可の理由として、「J R 東海が事業者として環境保全措置を確実に実施することにより、騒音に係る環境影響の低減が図られ、また、環境対策工等により、環境基準との整合を図っていくと評価し、以上の評価を踏まえ、環境影響が事業者により実行可能な範囲内でできる限り回避され、または低減されており、環境の保全についての適正な配慮がなされている」と述べている。

これはうそをまことにすり替える言い分である。J R 東海は弁明している調査も予測も評価も素通りしているのである。

国交大臣が J R 東海に騙されたのではないかと思うほど呑気な理解である。

リニア工事によりいま明らかになっているのは、明らかにずさんな環境影響評価で隠された環境影響や生活環境への課題が次々と表面化していることである。今すぐ工事を止めないと国民はさらに大きな犠牲を払うことになる。

改めて、工事实施計画その 2 の認可取消しを求める。

以 上