

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ずさんな環境影響評価、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の一部が進められている。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り消す裁決を求める。

3. 全幹法の内容についての弁明に対する反論

（１） 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。

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。

リニア新幹線の建設認可や工事認可は全幹法の下に審査すべきではなく、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

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ＪＲ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、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指示することができる」とされている」が、JR東海は合理的に調査を行っていない。

(3) 工事実施計画

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JR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。JR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700円、大阪まではプラス1000円になるとしている。しかし、JR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.ー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。JR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。

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、JR東海の経営の先行きに影響する可能性が強い。JR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。「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. 南アルプスルートに決まっていた

① Cルート選択は決まっていた

「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」という国交省交通政策審議会中央新幹線小委員会審議会の結論は、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

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が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。

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、J R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。

4. 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)とはだれか

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。

J R東海の工事実施計画の提出は、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

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を同等の資格を与え、J R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、なぜ工事実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。J R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J R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。J R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J R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J R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

リニア新幹線に関する J R 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

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 か月足らずで工事実施計画を認可してしまった。

工事の大幅な遅延、工事費の拡大によって、工事実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。

その他

結論

リニア新幹線工事実施計画その2の認可取り消しを行うべきである。

その1については工事実施計画の認可後の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、工事実施計画の認可の理由として、「JR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。JR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JR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、工事実施計画その2の認可取消しを求める。

以上