

「なぜ訴訟するの？」

和泉貴士 弁護士
(八王子合同法律事務所)

～ 11/29「ストップ・リニア！訴訟」
相模原キックオフ集会(城山公民館)でのお話 ～



■そもそも裁判とは何のためにあるのか

少数側の権利を守るもの

裁判はなぜ必要なのか。政治や選挙と比較をすると分かりやすいと思います。

政治の世界では選挙というものを通じた多数決の世界が政治です。票をたくさん取った政党が当選できる。その政党や候補者の考えている政策を実施するという多数決の世界が政治です。

これに対して、裁判というのは、多数決ではないところに特徴があります。

簡単に言うと、法律によって、私たちの権利が認められています。その権利を守るということについては、多数者も少数者も関係ない。つまり、裁判は、ある意味多数決からはなかなか利益を得ることができない、そういった少数側の権利を守るものなのだと言われているわけです。

例えば、水俣病の裁判でもそうです。他に有名なところではハンセン氏病の裁判、これも少数派ですね。それから、沖縄の基地問題、そういったものも日本全体から見れば多数派ではないかもしれない。でも、その人たちの権利がないがしろにされてはいけません。そういうところから、裁判は起こされて、成果というものが出来て来ている。その種の裁判を、私たちは専門用語で政策形成訴訟と言います。つまり、日本の政策というものをどういうふうにしていくか。そういう問題提起する訴訟と言っています。

本当にリニアは必要か、国民的な世論を喚起

リニアの問題でもまさに政策形成訴訟という方法が適していると考えています。

なぜかと言うと、リニアの問題点は多数ありますが、それがあまり表沙汰にされていないからです。つまり、多数決をしようにもそもそも論点がなんなのか。それについて、どういう評価がされるべきなのかというものが世間的にはあまりにもオープンになっていない。こういう状態でそもそも多数決をしても仕方がない、まずはやはり、裁判を通じて、問題提起をするということが重要だと考えているからです。

実際にニュースなど見ても、リニアというと「速い。」「時速500kmもできるらしい。」という話だけが喧伝されています。

ですが、それ以外にも検討しなければならない問題が実はたくさんあります。たとえば、残土の問題。リニアは8割以上がトンネルですが、トンネルを掘ることによって、出てくる残土をどうするか。残土置き場が全く決まっていません。それから、景観が破壊されること、電磁波がでること、騒音もでるし振動もあります。さらには、トンネルを掘ることによって相模川や大井川などの水源が枯渇すると言われていています。現在、山梨の実験線ではすでに水資源の枯渇ということが生じていて、実際に沢に水がない状態が起きています。

それから、生態系破壊、例えば牧馬という地域ではギフチョウが生息しています。ナガレタゴガエルというカエルなど、希少動物がいますが、こういった生物が工事によって消えてしまうという可能

性もあるでしょう。水が枯渇すれば、生きて行く場所が無くなるかもしれないわけです。

こういったことを、ひとつひとつ明らかにしていかなければいけない。それによって、本当にリニアって必要なのかと言うことの国民的な世論を喚起して行かなければいけない。そこがこの裁判の役割と言うふうに考えています。

全国新幹線整備法（裁判での議論）

裁判の中身について、ちょっと専門的ですが、お付き合い願います。

裁判では、大きくいって二つの法律に関して議論が進んでいくと思います。一つが全国新幹線整備法というあまり聞いたことのない法律、私たちも仕事で全然使ったことのない法律です。

簡単に言うと新幹線というものを日本中に敷くにあたって根拠となっている法律です。この法律というのは、鉄道事業法とは異なり公共性の高い鉄道について適用があるものですから、当然公益性というものが必要になります、つまり、公共に役に立たない線路を敷いてもしょうがない訳で、公共に役立つことを前提にこの法律が作られているわけです。そう考えて行ったとき、果たしてリニアというのが公共の役に立つのかと言う議論が当然出てくるわけです。リニアで日本経済を活性化するというふうに言われています。少なくとも JR 東海はそう説明しています。果たして、リニアというものがそういうものなのだろうかということを考えなければいけない。

一つ例を挙げると、リニアは時速500 kmです。ちなみに飛行機は時速800 kmです、自動車は時速40 km~100 kmぐらいでしょうか。リニアというのはそう考えた時にある意味中途半端な存在です。私たちは移動手段として100 kmと500 km、800 kmのどれを選ぶか、日本経済、地域社会にとって真に必要な移動手段は何なのかということが、本当はもう少し地域ごとに突っ込んで考えていかなければならないことだと思います。

飛行機というのはリニアより時速300 km早く移動できます。しかも空に線路を敷く必要がありませんから、リニアと比べれば非常に工事費は安いです。この時速800 kmの飛行機において、時速500 kmのリニアを凄まじいお金をかけてトンネルを掘る必要と言うのがなぜあるのかということ、私たちは一度考えて見ないといけないと思います。あとは、いろんな問題があります。例えば、アメリカでは民主党がわりと鉄道が好きですね。共和党は自動車が好き、所得層や文化によっても利用する交通機関は異なる。

人間が移動する手段として電車がよいのか、車がよいのかと言ったところが、日本もそうですし、海外でもその国の経済等考えるときには、非常にひとつの大きな選択肢になると思います。そういった点も本来きちんと議論がされるべきだろうと思います。

それからもう一つ、国交省の議事録を読み込んだのですが、どうしてもよくわからないのが、何でリニアじゃなきゃいけないのかということです。

例えば、いま、東海道新幹線があります。確かに耐用期限がそろそろ近づいています。20年か30年ぐらいで橋等は一度付け替えなければいけないと言われてはいますが、これを整備するだけでなぜだめなのか。JR 東海は地震が起きたらどうするのか、海沿いではまずいのではないかと言いますが、よく考えて見てください。名古屋って、海沿いですよね。つまり、東海道新幹線であろうがリニアであろうが名古屋を通ることに変わりはない、そこで地震が起きたら結局、代替ルートなど役に立たないことになる訳です。あえて、代替ルートがどうしても欲しいというのであれば、わたしは、北陸回りで新幹線をつないで首都圏までくればそれで充分。なぜ、リニアじゃないといけないの

ではと非常に疑問です。

さらにもう一つ、全幹整備法に関して問題となるのは JR 東海の事業遂行能力です。

端的に言うと、果たして、そんなにお客さんが乗るか、儲かるのかということです。特にこれから人口が徐々に減っていく、人口減少社会になると言われている中で、本当にリニアに乗る人がどれだけいるのかということです。それからリニアというのは、荷物は運べません。そういうものについてですね。果たして、需要がどれだけあるのか、本当はもうちょっと丁寧に考える必要があるのではないか。

もし、大赤字になったときには、どうするのか。税金投入されるという噂もありますが、そうなるとう本当に無駄な公共事業ということになってしまうわけです。これが一つ、全幹整備法に関する論点でしょう。

環境影響評価法（裁判での議論）

それから、環境影響評価法という法律があります。「環境アセス」という言葉をどこかで聞いたことがあるでしょうか。先ほど申し上げた、残土の問題、水資源、生態系、騒音、振動、電磁波、そういったものについて、きちんとした、事前の評価というものがされているのかということがおおいに疑問なところですよ。

先ほど申し上げたとおり、残土の置き場が決まっています。他の事業に使えばいいとか、トンネル掘るところもあるが、埋め立てるところもあるからいいのだというような説明ですが、残土捨て場を作るとなると環境へのおおきな影響が考えられます。これをきちんと評価せずに環境アセスとして充分なのかということが非常におおきな問題であると。大体、この裁判の中ではこのふたつの法律に係わる論点というのが論じられることになると思います。

■裁判と住民のかかわり

原告とサポーターのすること

それから、裁判と住民のみなさんが具体的にはどうかかわることになるのかについてもお話ししたいと思います。私は、ここにいるみなさんに出来るだけ多く原告やサポーターになっていただきたいと思うのですが、当然ながら、法廷にでて話しをしるか、そういうことまで求めるというわけではないのです。多くの場合はある意味、リニアに関して関心を持っている人がこれだけいるという、その数を伝えると、それによって裁判所に慎重な判断をしてもらいたいということ。それから訴訟に係わる事によって、もうちょっと大きな意味での社会運動としての反対運動というものに係わっていただくということが目標になります。

運動の力と裁判

裁判の最大の弱点は何かと言うと時間がかかる。それから裁判中は工事が止まらないということですよ。裁判をやっているから工事はちょっと止めておいてと言えれば一番いいのですが、私たちがやろうとしている裁判とはそういう裁判ではないです。高尾山の圏央道の訴訟の時も同じだったのですが、これはちょっと裁判をやる中での限界です。逆にいうと、工事を止めるためには別の方法が必要になってくるわけです。簡単に言うと運動というもののの中で少しでもリニアの工事というものを遅らせるということが非常に重要になってきます。

遅らせるだけでいいのかというご意見も当然あるでしょう。しかし、実は遅らせるということに非常に重要な意味があります。何故かと言うと JR 東海は民間企業だからです。つまり、工事が遅れば遅れるほど、例えば借入金の利息がどんどんかさんできます。それから、工事が予想以上に難しくなればお金もどんどんかかっていく。そうなれば、JR 東海はどんどん赤字になっていくわけです。ちょっと前、ニュースで JR 東海はリニア用に外債を外国向けの債券を発行したというふうに言われています。つまり、赤字になったら株主や社債の債権者たちが黙っていないわけです。そんな赤字の工事をいつまでやっているんだという話になっていくわけです。

みなさんご存知かもしれませんが、諫早湾の干拓工事と言うのがありました。ギロチンとって、みなさんご存知の 10 年前に諫早湾を区切ってやった工事、あれは典型的な公共事業です。ああいうものとはリニアとは性質が少し違うと思っていいと思います。場合によっては、ちょっとまだ検討中ですが株主代表訴訟とってですね、JR 東海の株主の方に「こんな無駄な工事をやって、配当がでないので首脳陣は退陣しろとか」そういうふうな裁判をもしかしたらやることはあるかもしれない。そういう争い方、JR 東海が民間企業であるから出来ると言うことです。

それから、遅らせることで、もし、JR 東海が「もう工事ができません、国でやってください」と言うことになった時は、世論もこれを大きく取り上げざるを得なくなると思います。なぜなら、税金が使われるからです。数 10 億、もしかしたら数兆円というレベルの工事に税金を使う暇があったら他のことに使うべきなんじゃないかという話しになって来るかもしれない。

昔は、やっぱり公共工事は止まらないと言われていたのですが、現在の財政状況では必ずしもそうではない。諫早干拓事業を止める裁判が今も行われ勝訴判決も出ています。そういった形で世論を喚起し、かつ、運動の力で遅らせるということをやっていけば、リニアというものは状況が徐々に変わっていくのではないかと私たちは考えています。

そして最終的には、最初にお話しした多数決、つまり政治の世界に戻っていくことになるでしょうか。現在の政権、とくに安倍さんと JR 東海の会長は仲がいいとチラッと聞いたことがあります。この政権が変わった時にリニアというものが、止まる可能性もあるだろうと考えています。裁判ですので、それから各地での反対運動が力強いものであればあるほど、止まる可能性があるのではないかとこのように考えています。

大きな原告団を作り世論にアピールしよう

最後に原告になってくださいという話をして終わります。裁判と言うのは、国民的世論を喚起するための第一歩というふうに私たちは考えています。ですから裁判をきっかけにリニアの問題点と言うのも明確にして賛同者を増やしていきたいと思っていますし、メディア、ニュースなどにもアピールというものも積極的に行っていきたいと思っています。

そのためにはできるだけ多くの方に原告団に入って欲しいと言うことです。リニア沿線の方でなくてもいいです。裁判所にリニア疑問視する人がこれだけいるということをもまず伝えることが第一歩ですから、そういう意味ではたくさんの方に係わっていただくことが重要だろうと思っています。ぜひご協力頂ければと思います。

2015年12月20日

リニア新幹線を考える相模原連絡会事務局