

平成20年(ワ)第16322号 損害賠償請求事件

原告 ● ● ● ● 外108名

被告 富士スピードウェイ株式会社

## 第 1 準 備 書 面

平成20年11月6日

東京地方裁判所民事第49部 御中

原告ら訴訟代理人

弁 護 士 栄 枝 明 典

同

弁 護 士 石 井 尚 子

同

弁 護 士 内 山 浩 人

同

弁 護 士 江 川 勝 一

### 第 1 答弁書に対する反論

#### 1 原告番号77番の原告について

被告は、その答弁書第2の1(2)②において、原告番号77番の原告に対して販売したチケットの券種が自由席券であるとして、あたかも、同原告が証拠として提出しているチケット(甲B2の77)の所持者でないかのような主張をしている。

しかし、同原告は、当初、被告より自由席のチケットを購入したものの、後になって、よりよい席で観戦したくなり、別途個人売買でC席のチケットを購入したものである。

よって、同原告は、訴状主張のとおり、席種がC席のチケットを所持している。

## 2 本件の経緯に対する認否がない点について

本件F 1 グランプリ 2 日目及び3 日目の状況（訴状第3 の5 及び6）について、被告は答弁書第3 の5 において「争う」としているが、今日に至るまで具体的認否をしていない。被告の具体的認否がない点についての問題については後述するが、いずれにしても、早急に具体的な認否をするよう求める。

## 3 「被告の主張」に対する反論

### (1) 想定を超える悪天候を理由としている点について

被告は、本件F 1 グランプリの運営について問題があったことは認めているものの、その原因として、答弁書第4 の1 において「想定を超える悪天候」が原因である旨主張している。

しかし、本件F 1 グランプリが開催された際の雨量は極めて少なかったものであり、悪天候という事実はない（近隣地域である御殿場における平成19 年9 月28 日から30 日までのデータとして甲A 25 ないし28）。実際に、29 日、30 日ともに、問題なくF 1 予選、同決勝の各レースが行われている。つまり、F 1 レースが実施可能な程度の天候であったのであるから、被告の言う「悪天候」でないことは明らかである。

そもそも、被告は「想定を超える」悪天候というが、F 1 グランプリの開催にあたり、いったいどの程度の悪天候を想定していたのであろうか。

本件会場の所在する静岡県小山町は、年間降水量が2800ミリメートルを超える多雨地域であり（甲A 29、甲A 30）、9月の月間降水量も、全国的に見て多い地域である（甲A 31）。

本件会場である富士スピードウェイは天候が悪いことでも有名であり、そのことは被告自身も認めているところである（甲A32，15頁。甲A33，13頁）。つまり、仮に、当日の天候が被告の言う「悪天候」であったとしても、被告は、当然、相当程度の悪天候は想定しなければならなかったのである。

また、もし、当日の天候が「悪天候」だとしても、F1レースが実施される程度の天候を「想定していない」などは考えられず、また、もしその程度の雨すら想定していないとすれば、そのことが極めて計画がずさんであったことの証左であろう。

(2) 85名への払戻し手続について

決勝スタート時である9月30日午後1時30分に、まだ自席にたどり着けなかった観客は多数いる（数百人という規模ではなく、それ以上である）。それにもかかわらず、被告がチケット代の（一部）返還手続の対象としたのが85名とは、いかにも少数である。

また、たとえ午後1時30分にサーキットゲートを通り過ぎたとしても、自席に着くまでは、ゲートから近い席でも10分以上かかるのであり、決勝レースに間に合わなかった観客、すなわち被告から払戻しを受けるべき観客数が85名にとどまらないことは容易に想像できることである。

いずれにしても、実際の被害者数からすれば、全く足りない対応であり、また、極めて不公平かつ不誠実な対応である。

念のため、被告が主張している「入場ゲート」とはどの地点のことを指しているのか、また、入場ゲートでの「個別の確認」の具体的方法、「遅延証明書」を発給した85名、辞退または手続をとらなかった31名の詳細について、証拠を示した上で、説明をするよう求める（釈明）。

(3) C席について

C席は、その上部が仮設スタンドとなっていたが、C席下部の既設席より

浅い角度で設置したため、仮設スタンドの席から本コースが見えないという問題が発生した（なお、被告は「よく見えない」などというが、よく見えないのではなく、全く見えない）。

このC席仮設スタンドの問題について、被告は答弁書のなかで「建設請負業者による設計構造上の問題」であるなどとして責任逃れをするにとどまらず、チケット代金の一部返戻をもって「然るべき対応をした」などと、まるで美談であるかのような主張をしている。

ところが、このC席仮設スタンドは、少なくとも平成19年8月には完成している。

したがって、仮設スタンドから本コースが見えるかどうかについては十分なチェック時間があったのであるから、丁寧に確認して然るべきであった。

また、C席は全席の中でも、唯一屋根のついているS席を除けば、もっとも高価な席である（甲4の2，7頁）。さらに加えると、C席は、実際のレースにおいて、ホームストレートを高速で通過したF1カーが、急減速しながら第1コーナーに突入するところを一望できるはずの席であり、順位の変動が多く、レース最大の見所であるといっても過言ではない場所である。そして、そう考えるファンが多いからこそ、C席のチケット代金は高価なのである。

つまり、C席仮設席にとって、ホームストレートから第1コーナーに飛び込んでくるF1カーが見られるかどうかは本質的問題であり、被告がこのチェックを怠ったとはとても信じがたい。

観客席からコースが見えるかどうかなどという問題は、レース観戦における本質的問題であって、主催者の確認事項としては基本中の基本である。

もし、本当に被告がC席仮設席のチェックを怠っていたというのであれば、それは、いわゆる「特等席」での観戦を心待ちにしていたファンの思いを踏みにじるものであり、ひいては、被告がいかに観客を軽視していたかの表れ

であろう。

いずれにしても、C席仮設席の顛末は、被告がいかにかいい加減な計画をし、運営をしていたかの一端を示すものである。

#### (4) 請求適格性について

被告は、原告らが、自ら「本件F 1 グランプリを観戦しに行った者」であると主張している点につき、これを「前提条件」とであると主張している。

しかし、別段前提条件ではなく、単なる請求が認められるための要件のひとつに過ぎず、また、原告らが「観戦した」と主張している以上、それは立証の問題にすぎない。

被告は請求適格性の問題をことさらクローズアップして、本件の核心部分である被告のずさんな運営とそれによって生じた状況に対して真摯に向き合っておらず、極めて不誠実な対応に終始している。

この点については、後述するが、早急に訴状に対する具体的認否をされたい。

#### (5) 2日目、3日目の状況

被告は、原告らが訴状で具体的に主張している29日、30日の惨状について、「実態を少なからず誇張するところが多い」としているが、具体的にどこの部分が誇張というのか不明であり、これでは原告らが反論できない。

早急に具体的に認否するよう求める。

### 第2 被告第1準備書面に対する反論

#### 1 当事者適格について

被告は、原告らがチケットの所持者であっても、観戦しに行った者であるとの根拠とならないと主張する。

しかし、そもそも、本件チケットはF 1 観戦チケットであり、2007年F 1 グランプリの観戦以外に使用方法がない。

高価なチケットを所持した者が、観戦しないことなどということは、極めて

例外的な場合を除いて考えられない。被告は観戦者数を発表しているが、チケットの販売数と比較すれば、大多数のチケット所持者が観戦していることがわかるはずである。

もともと、原告らは、被告のずさんなF1グランプリ運営に対する強い憤りをもっているからこそ、本件訴訟に臨んでいるのである。

ましてや、チケットを所持している以上、原告らが実際に観戦した事実は明らかである。

原告らがチケット所持者であるにもかかわらず、さらに被告が「観戦していない」と主張するのであれば、その事実を被告が立証すべきである。

## 2 各自の損害の内容について

この点については、第5にて述べる。

## 3 過失について

被告は、今回の運行の不手際と認めながら、その原因について、「原告らは、(中略) 結局のところ、想定を超える悪天候のもと (中略) とする一点に帰するようである」などとしているが、故意に争点をすり替えているとしか考えられない。

被告は、今回の惨状の原因を悪天候、いわゆる自然災害として責任逃れをしたいようであるが、原告らは悪天候が原因であるとは考えていないし、そのような主張をもしたこともない。

逆に、たいした悪天候でないにもかかわらずシャトルバスの大渋滞を生じたことからすれば、必要な計画、準備が全くなされておらず、かつ、当日の運営もずさんであったと主張しているのである。

あらためて明言するが、原告らは、今回の惨状について、悪天候が原因であるとは考えていない。

## 4 本件の経緯

ここでも、被告は相変わらず認否を避けている。

それだけにとどまらず、被告は、「一つだけはっきりしていることがある」として「原告らの主張は、被告がいわゆるチケット&ライドシステムを採用したところに帰着する」としているが、原告らは、そんな主張は一言もしていない。

原告らは、被告が「チケット&ライドシステム」を採用して、観客に対してシャトルバス以外での来場を禁止したのであれば、主催者の責任において、シャトルバスを適切に運行して、観客がレースを観戦出来るようにする義務があると主張しているのである。

自分に都合のよい争点にすり替えようとする被告の姿勢からは、全く反省が見られない。

なお、原告らは、チケット&ライドシステムの採否については争点とは考えていないので、いまのところ認否は留保する。

### 第3 被告からの求釈明について

#### 1 入手経路について

被告も答弁書第2の1(2)③で認めるとおり、本件チケットは「譲渡可能な無記名有価証券」である。

つまり、本件チケットを所持さえしていれば誰でも権利を行使できるのであり、被告はその所持者に対して義務を履行しなければならない。

つまり、チケットの入手経路は全く問題ではないのであり、よって、被告の入手経路の釈明に応じる必要はない。

#### 2 原告番号77番について

先に述べたとおりである。

#### 3 チケットの原本確認について

用意出来次第、順次行う。

### 第4 被告が訴状の認否を避けている点について

原告らが被告に対して強く求めている当時の状況に対する認否について、被

告は「原告個々人の損害が分からない」などと主張して、その認否を避けている。

しかし、原告らは、当時の状況について、個人の被害の意味として主張しているにとどまらない。

当時の状況については、いかに被告が本件イベントに対して無計画または極めて不十分な計画しかしておらず、また、実際の運営にあたっては、ずさんな対応しかなかったことを示す事実であり、被告の過失を基礎付ける意味ももっているのである。

たとえば、トイレの不備により路上で失禁せざるを得なかった者がいた点について、仮に原告らに失禁した者がいなかったとしても、そのような事実があること自体が、被告の計画、運営に問題があったことを示しているのである。

また、原告は当時の状況を詳細に主張しているものであり、被告において認否が困難であるとの事情も存在しない。

よって、被告に対し、早急に訴状第3の5及び6の認否をするよう求める。

## 第5 各自の損害の主張について

- 1 原告ら代理人は、個々人の損害の状況を把握するため、2度にわたり詳細な調査を実施している（甲B1の1ないし109，甲B3の1ないし109）。
- 2 そのうち、時間や数値等、表の形式でまとめられる部分については、別紙のとおりである。

原告らの損害は、別紙表にまとめた数値等に限られるものではなく、当時の苦しみや被告に対する強い怒りは、各調査票の自由記載欄に記載されているとおりである。

以上