

意見陳述

2019（令和元）年7月19日

原告ら訴訟代理人

弁護士 関島 保雄

原告適格に関する原告らの準備書面（24）の概略について意見陳述を行います。

記

第1 被告は、輸送の安全性に関する利益は、一般公益に属する利益であり、原告らの個別的利益として保護する趣旨を読み取ることは出来ないので、原告適格が無いと主張しています。

- 1 即ち、全幹法は、国民経済の発展、国民生活領域の拡大及び地域の振興といった利益の実現を趣旨・目的とする法律であり、これらの利益は、専ら不特定多数の一般的利益に属する利益と見るほかないこと、工事計画の認可の段階で詳細な工事計画や図面等を作成する必要も無いこと、建設線の周辺住民や「開業された後リニアモーターカーに乗車する可能性が高く、輸送の安全性を求める」とする者を手続きに関与させる規定が存在しないことなどを根拠に、原告らが主張する利益を個別的利益として保護する趣旨を読み取ることは出来ないと主張しています。
- 2 また鉄道事業法や環境影響評価法は、「目的を共通する関係法令」とは言えないと主張し、鉄道事業法や環境影響評価法が、「乗客になる可能性が高くその場合の輸送の安全性を求める法律上の利益」といった公益に属する利益を、個々人の個別的利益として保護するものとは解しがたいと主張しています。

第2 しかし、原告ら全員は、輸送の安全を求める法律上の個別的利益があり、原告適格を有しています。

1 原告ら全員が、輸送の安全性を求める、法律上の利益について

①被告の主張は、平成16年の行政事件訴訟法の改正の趣旨を全く理解していない主張です。

平成16年の行政事件訴訟法の改正により、処分の相手方以外の第三者の利益を保護する趣旨で原告適格の拡大が図られ、国民の権利利益のより実質的な救済を図ろうと9条2項の規定が設けられました。同条項は、「裁判所は・・・、当該処分又は裁決の根拠となる法令の規定の文言のみによることなく、当該法令の趣旨及び目的並びに当該処分において考慮されるべき利益の内容及び性質を考慮するものとする。当該法令の趣旨及び目的を考慮するに当たっては、当該法令と目的を共通にする関係法令があるときにはその趣旨及び目的をも参酌するものとし、・・・当該処分又は裁決がその根拠となる法令

に違反してなされた場合に害されることとなる態様及び程度をも勘案するものとする」と規定しています。

ところが被告は、鉄道事業法は、全幹法と目的を共通とする関係法令に該当しないと主張して、鉄道事業法が輸送の安全性を確保する為の様々な規定を置いていることを殊更無視しようとしています。しかし、全幹法は鉄道事業法の特別法であり、鉄道事業法及び関連法が全幹法と目的を共通とする関連法規であることは明白です。

鉄道事業法の輸送の安全性確保の規定の上に、全幹法の規定がある以上、当然全幹法も鉄道事業法の安全確保の規定に従わざるを得ません。

全幹法も鉄道事業法に従って、乗客の安全確保を第一に優先すべきです。

新幹線は、時速200km以上が要件であり、中央新幹線は現行の新幹線の倍以上の時速505kmという高速運行を行い、しかも路線の86%が地下トンネル構造であることからすると、工事計画の認可に当たっては、乗客の安全は、鉄道事業法対象の一般鉄道や現行の新幹線以上に、慎重に確保されなければなりません。

鉄道事業法は、平成18年に改正されて、運輸の安全性の向上を図るため、「輸送の安全を確保し」という文言が1条に加えられ、その他様々な輸送の安全を確保するための取組みを強化するための条文が追加されました。「利用者の利益の」内容として「安全に乗車する利益」をも鉄道事業法の目的として特に保護したものです。

② 鉄道事業法5条から見た安全の確保

鉄道事業を営もうとする者は、国土交通大臣の許可を受けるときに許可の基準の一つである「事業の計画が輸送の安全上適切なものであること」について審査を受けなければなりません。

鉄道事業者は、安全管理規定を定め、国土交通大臣に届け出なければならず、安全管理規定の内容には、輸送の安全を確保するための事業の運営の方針に関する事項、輸送の安全を確保するための事業の実施及びその管理の体制に関する事項等を定めなければならないとされ、国土交通大臣は安全管理規定が法の基準に適合しないと認めるときは、当該鉄道事業者に対し、これを変更すべきことを命ずることができます。

申請に係る事業基本計画についての審査及び安全管理規定の審査は、その内容が鉄道法1条に定める目的に沿うかどうかという観点から行われるべきことは当然であります。

中央新幹線を供用するにあたり、その安全性の欠如により中央新幹線を利用する可能性のある者の生命身体を侵害することが含まれていることは、輸送の安全性を図るという鉄道事業法1条に定める目的に照らして明らかです。

鉄道事業法の関係法令をみると、「鉄道に関する技術上の基準を定める省令」は、「安全な輸送」を直接の目的として掲げています。特に浮上式鉄道に関する技術上の基準を定めて輸送の安全を確保しています。

また、鉄道営業法及び軌道法に基づく「特定鉄道等施設に係る耐震補強に関する省令」は、耐震補強工事に関する指針を定め、「地震に対する安全性を向上させる」ことを直接の目的として掲げています。

また、国土交通大臣が事業の停止命令または取消し、安全管理規定…の実施に係る基本的な方針を策定しようとするときは、運輸審議会に諮らなければならないとされて、利害関係人の請求があったときは公聴会を開かななければならないとされています。上記の利害関係人として、「利用者」が含まれるものと解するのが相当です。

このように、鉄道事業法の関係法令は、輸送の安全性について多くの項目を設け詳細な基準を設定しているとともに、利用者が特別の利害関係を有することを前提に、国土交通大臣が処分を行うに当たり、鉄道利用者に一定の手續関与の機会を付与しているものということができます。

③ 乗客の生命身体に関わる輸送の安全性は、国民個々の利益や権利として、原告適格が認められるべきです。

「利用者の利益の保護」、「輸送の安全」を重要な理念として掲げ、憲法13条が保障した個人の尊厳の中でも最も尊重されるべき生命や身体を確保するために、具体的な確保のための条項を

置いている鉄道事業法及び鉄道に関する技術上の基準を定める省令が、生命身体など過大な権利侵害を受けるおそれがある鉄道利用者について、違法な認可処分がされてもその違法性を争うことを許さず、これを甘受すべきことを強いているとは到底考えられません。

従って、鉄道事業法及び関係法令は、これらの者の具体的利益を、専ら一般的公益の中に吸収解消させるにとどめず、それが帰属する個々人の個別的利益としてもこれを保護すべきものとする趣旨を含んでいると解すべきです。

原子炉設置許可処分の取消訴訟につき原子炉から約29km～約58kmの範囲の地域の居住する住民の原告適格を認めた最高裁第3小法廷平成4年9月22日判決は、当該行政法規の趣旨・目的、当該行政法規が当該処分を通じて保護しようとしている利益の内容・性質等を考慮して判断すべきであると判示して、原子炉から約29km～約58kmの範囲の地域の居住する住民の原告適格を認め、原告適格の範囲を広げた判決として評価されています。

この判決は、原子炉設置により将来万一事故が発生した場合、広範囲な地域の住民に生命及び身体に影響が及ぶ危険性があることから、原子炉から約29km～約58kmの範囲の地域の居住する住民の原告適格を認めたのです。

この判例を参考にすれば、中央新幹線計画は約86%が地下トンネルであり、時速約500kmという高速で走行し、磁気浮上式という世界でも初めての技術での走行であり、技術の安全性も確立していない中で、万一事故になった場合は、多くの乗客の生命、身体に重大な危害を与える危険性があることは明らかです。日本全国に居住する国民個々の保護すべき利益として中央新幹線の安全性の確保が求められており、個々人の個別的利益として原告適格を有しているのです。

第2 原告ら全員に、南アルプスの豊から自然環境を保護し享受する個別的利益があります。

1 被告の主張

被告は、南アルプスの豊かな自然環境を保護し享受する法律上の利益は、一般公益に

属する利益であり、個々人の個別的利益として保護すべき趣旨は含まないと主張しています。全幹法の趣旨及び目的、本件工事実施計画の認可処分に至る具体的な規律を見ても全幹法では原告らが主張する利益を個別的利益として保護する趣旨を読み取ることは出来ないと主張しています。

2 しかし、原告ら全員に原告適格があります。

(1) 環境影響評価法は鉄道事業法及び全幹法の「目的を共通する関連法規」であります。

本件認可処分については、全幹法及び鉄道事業法の規定に加えて、環境影響評価法33条（いわゆる横断条項）により、環境保全に関する審査の結果適切なものと評価されねばならないという要件が付け加えられることにより、環境影響評価法は、当然に本件認可に関しての関係法令です。

中央新幹線事業は、環境影響評価法の定める第1種事業に該当し厳格な環境影響評価が要求されています。

(2) かかる環境の保全に適正な配慮を行うにあたっては、本件認可処分によって生じる環境負荷の性質・態様・程度を考慮する必要があり、環境そのものがどのような性質であるかを検討しなければなりません。

南アルプスは、広大な地域が国立公園に指定された地域が多く、特別保護区域も広い範囲で存在しています。また鳥獣保護区も広大です。2014年（平成26年）6月にはユネスコのエコパークに登録されており、日本はおろか世界的に知られた豊かな山岳地帯です。南アルプスの自然環境が維持されることについて、国民は、個々の幸福追求や経済活動の基盤として重要な法律的利益を有するというべきです。

南アルプスの中心を流れる大井川の源流部の地下を中央新幹線のトンネル工事が行われる結果、毎秒2トンの水が失われます。これに対する参加人の対応は、失われた全量を源流部に戻すのではなく、導水路トンネルを掘り約11km下流部の樫島で大井川に約7割程度戻すというものです。

地元静岡県知事は、失われた地下水を失われた源流部に100%戻さない限り中央新幹線工事は認めないとして、環境保全対策を求めています。参加人からの対策が不十分であるため、静岡県は未だに中央新幹線の工事着手を認めていません。

さらに南アルプスは、中央構造線の巨大な断層があり、多数の破砕帯などを通じて、トンネル工事により、地下水が流失するなど地下水系に多大な影響を与え、豊かな水脈や地下水系に支えられた南アルプスの自然環境及び生態系が破壊される危険性が大きいのです。

南アルプスの貴重な自然環境を保護し又は自ら自然を享受する利益は、国民個々人の利益でもあります。

南アルプスの自然環境の保全を求める利益を国民個々の利益と認めず原告適格を狭く解釈すると、結局は、不特定多数の人の環境利益や生物多様性の保全にかかわる環境訴訟を、国民個々が提起することは困難になり、環境破壊が食い止められないこととなります。

司法が原告適格を拡大し、環境利益や生物多様性の保全にかかわる環境訴訟を国民個々が提起する道を開くべきです。

第3 本件実施計画の工事予定地に、土地、建物、地上権、立木等物権的権利を有する者の原告適格について

1 被告の主張

被告は、工事实施計画の認可は、認可に係る工事に着手することができるようにする地位を付与す

るに過ぎず、その後の手続きで財産的損失が招来される事態があるとしても、それは、話し合いや土地収用等の手続等本件認可とは別途の手続きが予定されていることから、工事認可の過程では工事予定地に土地、建物、地上権、立木等物権的権利を有する者の手続関与の規定が存在しないことを理由に、原告らが主張する物権的権利を個人個人の個別的利益として保護する趣旨を含むものではないと主張しています。

2 原告らの反論・主張

(1) しかし、本件認可処分により工事予定地内の不動産について権利等に制限を加える規定は存しないからという理由で原告適格を否定する根拠とはなりません。

行政事件訴訟法9条にいう当該処分の取消しを求めるにつき「法律上の利益を有する者」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又は必然的に侵害されるおそれのある者をいいます。

従って、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又は必然的に侵害されるおそれのある者であればよいのです。

本件認可処分により工事計画予定地に土地等不動産の物権的権利を有している原告は、認可処分により直ちに自己の権利若しくは法律上保護された利益を侵害される訳ではありませんが、工事が進行することで将来必然的に自己の物権的権利が侵害されるおそれのある者であることは明確です。

被告の主張及び被告引用の判決例は、本件認可処分により直接的に工事予定地内に不動産について権

利等に制限を加える規定は存しないからという理由で、工事計画予定地の不動産所有者の原告適格を否定しておりますが、あまりにも狭い解釈で到底認められないものです。工事計画予定地の不動産所有者等物権的権利者は、本件認可処分により可能となった工事が進行することで、将来必然的に権利が侵害されるおそれのある者である以上前記最高裁判例に従えば原告適格が認められるべきです。

(2) 被告は、物権的権利者は、本件工事計画認可後の、土地収用等の手続き段階で権利の主張をすることが出来るから本件認可段階では原告適格は無いなどと主張しています。

しかし、本件事業地の不動産に所有権等の物権的権利を有する者は、土地収用法の事業認定に対する取消請求をすることは可能ですが、土地収用法の事業認定取消請求をする

迄、工事計画の認可処分の取消を訴えることが出来ないとする正当な理由は存在しません。土地収用法の手続きでは、土地収用委員会の審理においては、収用対象不動産の補償金額のみが審理対象で、事業自体の違法性に関する審理は行われません。このため、土地所有者等の物権的権利者は、土地収用法の事業認定処分が出る段階まで待たなければならないこととなります。土地収用の事業認定処分が出て初めて事業認定の取消を求める訴訟を提起することが出来るというのでは、事業計画の違法性を主張する時期としては遅過ぎます。被告の主張は、実質的には、土地等の物権的権利者から、工事計画自体の取消を求める訴えの権利を奪うものです。

土地所有者等物権的権利者に、工事計画の認可段階で、その違法な認可の取り消しを求める原告適格を認めなければならないのです。

第4 本件工事計画の認可処分による工事及び中央新幹線の運行に伴い、工事予定地等事業地の周辺住民の騒音、振動、大気汚染等様々な環境の被害により健康又は生活環境等人格的利益に著しい被害を受けるおそれのある者の原告適格について

1 被告の主張に対する反論

(1) 被告は、環境影響評価法を全幹法と「目的を共通にする関係法令」ではないと主張しております。

しかし、行政事件訴訟法9条2項は、「法律上の利益の有無の判断をするに当たっては、当該法令と目的を共通にする関係法令があるときにはその趣旨及び目的をも参酌するものとし、当該処分又は裁決がその根拠となる法令に違反してなされた場合に害されることとなる態様及び程度をも勘案するものとする」と規定しているのであり、被告の主張はこの規定の趣旨に反します。

全幹法自体には環境保全の規定はないが、環境影響評価法及び関連法規は、環境影響評価法33条の横断条項を通じて目的を共通する関係法令となります。

環境影響評価法33条はいわゆる横断条項により、対象事業が環境保全について適正な配慮がされているかどうかを審査し、環境影響評価法33条2項3号により本件認可には、環境保全に関する審査の結果適切なものと評価されねばなりません。審査の結果、環境保全上支障があるものと判断されるときは、認可要件を欠くものとして認可処分を行うことは違法となります。

(2) 被告は、全幹法の規定では目的規定を始めとして、環境の保全への配慮に関する文言が無く、環境影響評価法の趣旨及び目的をも参酌しても、騒音・振動等により健康又は生活環境に係る著しい被害を受けないという周辺住民の利益を個々人の個人的利益として保護すべきとする趣旨を含むと解することは出来ないと反論しています。

しかし、騒音・振動等により健康又は生活環境に係る著しい被害を生じないように要求する個人の権利や法的利益は、憲法13条の人格権の保護から25条の文化的生存権の権利の保障から派生する当然の権利で、環境影響評価法は国民個々人の個人的人格的利益を保護しているのです。

平成17年12月7日小田急最高裁大法廷判決は、事業予定地周辺の住民の健康又は生活保護に係る著しい被害を受けないという人格的利益を個別的利益として保護する趣旨を含むものとして原告適格を認めたのです。

(3) また、被告は、前記小田急最高裁判決は、単になにがしかの「騒音、振動等による健康又は生活環境の被害」を受けるものに原告適格を肯定したのではなく、「著しく」かつ「直接的な被害を受けるおそれのある」住民に原告適格を認めたもので、単に被害を受けるおそれのある者に原告適格を認めたものではないなどと批判します。

また被告は、環境基準は「人の健康及び生活環境を保全する上で維持されるのが望ましい基準を定めるもの」に過ぎず、「著しい被害を直接受けるおそれのある者」の根拠とすることは出来ないとして、原告らの原告適格の主張には原告適格を認める余地のない原告も含まれていると主張しています。

① 列車走行による、騒音、振動等による健康又は生活環境の被害について

原告らの主張する被害は、単になにがしかの「騒音、振動等による健康又は生活環境の被害」を受けるものを主張しているわけではありません。

騒音・振動等により健康又は生活環境に係る著しい被害に関しては、環境省告示による新幹線鉄道騒音の環境基準の類型のあてはめの取り扱いが、鉄橋部分の取り扱いが、半径600mから800mの範囲となっていることから、原告らの内、軌道中心線より両側半径800mの範囲を騒音振動の及ぶ範囲に居住する原告らについて、著しい被害を直接受ける者に該当するという主張をしています。

新幹線の環境基準は、航空機騒音の環境基準が準用されています。横田基地、厚木基地、嘉手納基地等の米軍機の航空機騒音訴訟では、環境基準が違法な賠償責任の基準として参考にされ、環境基準75デシベル以上の騒音地域に居住する住民に対する国の違法行為による賠償責任が認められています。環境基準は決して「人の健康及び生活環境を保全する上で維持されるのが望ましい基準を定めるもの」ではなく、「人の健康及び生活環境を確保する為の最低限の基準」として違法性の判断基準となると考えるべきであることは明らかです。

従って本件認可にあたって行われた環境影響評価の手続きで、評価対象範囲の地域に居住している原告らは、騒音・振動等により健康又は生活環境に係る著しい被害を生じる危険性のある者として原告適格を有しているのです。

② その外、列車走行以外の工事関係の建設機械や車両等による騒音・振動、低周波、大気汚染の被害に関しても環境影響評価の予測範囲の工事対象施設から200メートル以内の原告の原告適格として主張しています。

また、建設機械・資材・残土運搬車両による騒音・振動、低周波、大気汚染の被害に関しても環境影響評価の予測範囲の工事対象施設から200メートル以内の原告を原告適格があるとして主張しています。

但し、残土運搬車両による騒音・振動、低周波、大気汚染の被害に関しては、運搬ルートがほとんど不明であるため、現時点では運搬ルートの可能性のある範囲の原告の原告適格を主張していますが、これは、被告及び参加人がルートを明らかにしていないか、いまだルートが決まっていないことが原因であり、現時点ではこれら原告の原告適格を認めるべきです。

トンネル工事により地盤沈下の被害が予想される原告は、その危険性が予想される範囲であるトンネル中心線から100メートルに限定しています。

日照被害の原告も、高架橋敷地境界から北又は北西110メートルの範囲の原告にその被害が予想されると原告適格を主張しています。

いずれも本件工事認可に伴う環境影響評価で、被害が予想されるとされた範囲です。

景観被害も本件工事認可に伴う環境影響評価で、被害が予想されるとされた範囲の原告のみが原告適格を主張しています。

自然環境の保全に関しては、広範囲の原告が対象にならざるを得ません。

特に残土捨て場が殆ど決まっていない現状の下では、その対象の可能性が広範囲に及んでいる以上、広

範囲な原告に原告適格を認めるべきであります。

また水道水に関しても、本件工事による取水源に対する汚染が予想される以上、その水道の対象である広範囲の原告に原告適格を認めるべきです。

以上