

判決要旨

○ 主文

- 1 別紙甲事件原告目録（省略）記載の原告らの甲事件の訴え及び別紙乙事件原告目録（省略）記載の原告らの乙事件の訴えをいずれも却下する。
- 2 訴訟費用は、甲事件につき別紙甲事件原告目録記載の原告らの負担とし、乙事件につき別紙乙事件原告目録記載の原告らの負担とする。

○ 原告らの主張の骨子

原告らは、本件各認可により次の各権利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に当たり、本件各認可の取消しを求めるにつき原告適格を有する。

①乗客として安全な輸送役務の提供を受ける利益（以下「利益①」という。）

②南アルプス及びその他の本件7都県の各地域の良好な自然環境を享受する利益、同自然環境の保全を求める権利並びに自然と触れ合う権利（以下「権利利益②」という。）

③工事予定地内に所在する土地、建物、立木に係る所有権、借地権等又は居住の利益（以下「権利利益③」という。）について

④工事の進行に伴う発生土運搬車両の運行に起因する騒音・振動・大気汚染・交通混雑、高架橋・駅舎等の設置に起因する景観阻害による、健康又は生活環境に係る被害を受けない利益（以下「利益④」という。）

○ 当裁判所の判断の要旨

- 1(1) 行政事件訴訟法9条は、取消訴訟の原告適格について規定するが、同条1項にいう当該処分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うのであり、当該処分を定めた行政法規が、不特定多数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むと解される場合には、このような利益もここにいう法律上保護された利益に当たり、当該処分によりこれを侵害され又は必然的に侵害されるおそれのある者は、当該処分の取消訴訟における原告適格を有するものというべきである（最高裁平成16年（行ヒ）第114号同17年12月7日大法廷判決・民集59巻10号2645頁参照）。

- (2) なお、本件では、本件認可（その1）と本件認可（その2）の二つの処分が存在し、それぞれ認可の対象である工事実施計画の内容も異なるが、本件各認可の対象である本件各計画はいずれも中央新幹線（品川・名古屋間）の建設（本件事業）という一個の鉄道建設事業に係るものであること等に鑑みれば、本件各認可を本件事業に係る一体の9条認可とみて、原告適格の有無を判断するのが相当である。

2 利益①について

- (1) 国交大臣は、9条認可の判断に当たって、工事実施計画の記載事項及び添付書類の範囲内において、当該工事実施計画が、鉄道に関する技術上の基準を定める省令（以下「技術基準省令」という。）に適合しているか否かを審査しなければならないものと解するのが相当であるところ、技術基準省令は、鉄道の輸送の用に供する施設及び車両の構造及び取扱いについて、必要な技術上の基準を定めることにより、安全な輸送及び安定的な輸送の確保を図り、もって公共の福祉の増進に資することを目的とし（1条）、これを具体化するものとして、①係員、②鉄道施設（線路、停車場、電気設備、運転保安設備等）、③車両、④運転の各項目について、技術上の基準を定めており、また、技術基準省令120条に基づき定められた特殊鉄道に関する技術上の基準を定める告示は、超電導磁気浮上式鉄道について、浮上装置及び案内装置は、車両の走行に必要な浮上力及び案内力を有し、動作の状態にかかわらず、車両の走行に支障を及ぼすおそれのないものでなければならない（6条3項）などと定めている。

以上によれば、全幹法9条1項は、工事実施計画が技術基準省令等に適合するか否かの審査を通じて、旅客の安全を含めた輸送の安全を確保することを、その趣旨及び目的とするものと解される。

- (2) しかし、原告らが主張する乗客として安全な輸送役務の提供を受ける利益は、鉄道事業者との間で個別に輸送役務提供契約を締結することによって初めて具体的に生ずる性質のものであること、新幹線鉄道は、在来の鉄道と異なり、当該路線に隣接する地域に居住する住民等特定の範疇に属する者が日常的に又は反復継続的に利用する蓋然性が一般的に高いものともいい難いことからすれば、鉄道事業者との間で個別に輸送役務提供契約を締結するまでは、各個人が新幹線鉄道の乗客になる可能性は飽くまで潜在的かつ抽象的なものにとどまり、新幹線鉄道において安全な輸送役務の提供を受ける利益もまた、潜在的かつ抽象的なものであるから、このような性質の利益は、乗客の生命・身体の安全という重要な法益に関連するものであることを踏まえても、9条認可の段階においては、公益に属する利益として考慮されるにとどまるものというべきである。

したがって、前記(1)の全幹法の趣旨及び目的を考慮しても、全幹法9条1項が、利益①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むと解することはできず、原告らは、同利益について、本件各認可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に当たるということとはできない。

- (3) 以上によれば、原告らは、利益①を根拠として、本件各認可の取消しを求めるにつき原告適格を有するということができない。

3 権利利益②について

- (1)ア 全幹法に基づく建設線の建設の事業は、環境影響評価法（以下「評価法」という。）及び環境影響評価法施行令（以下「評価令」という。）

上の対象事業である第一種事業に該当するところ、評価法は、対象事業に係る免許等を行う者は、当該免許等の審査に際し、環境影響評価書（以下「評価書」という。）の記載事項等に基づいて、当該対象事業につき、環境の保全についての適正な配慮がなされるものであるかどうかを審査しなければならない（33条1項）、この場合において、免許等を行い又は行わない基準を法律の規定で定めていない免許等（9条認可はこれに当たる。）を行う者は、当該事業の実施による利益に関する審査と上記環境の保全に関する審査の結果を併せて判断するものとし、当該判断に基づき、当該免許等を拒否する処分を行い、又は当該免許等に必要の条件を付することができるものとする（同条2項3号、評価令19条、別表第四の三の項の第二欄）と定めている。

イ 環境基本法は、環境の保全に関する施策の策定及び実施は、基本理念にのっとり、①自然環境が適正に保全されるよう、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、②生態系の多様性の確保、野生生物の種の保存その他の生物の多様性の確保が図られるとともに、森林、農地、水辺地等における多様な自然環境が地域の自然的社会的条件に応じて体系的に保全されること、③人と自然との豊かな触れ合いが保たれることを旨として行わなければならない（14条）とし、国が講ずる環境の保全のための施策等の一環として、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への影響について自ら適正に調査、予測又は評価を行い、その結果に基づき、その事業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（20条）を定めている。

ウ 評価法は、環境基本法20条を受けて制定された法律であり、規模が大きく環境影響の程度が著しいものとなるおそれがある事業について環

環境影響評価が適切かつ円滑に行われるための手続その他所要の事項を定め、その手続等によって行われた環境影響評価の結果をその事業に係る環境の保全のための措置その他のその事業の内容に関する決定に反映させるための措置をとること等により、その事業に係る環境の保全について適正な配慮がなされることを確保し、もって現在及び将来の国民の健康で文化的な生活の確保に資することを目的とする（1条）とした上で、事業者は、事業の種類ごとに主務省令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（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（12条1項）等としている。

そして、鉄道の建設の事業に関する上記主務省令である、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行う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（以下「鉄道事業評価省令」という。）は、事業者は、対象事業に係る環境影響評価の項目を選定するに当たっては、当該事業に伴う影響要因について同省令別表第一においてその影響を受けるおそれがあるとされる環境要素に係る項目を勘案して選定しなければならない（21条1項）と定めているところ、同表では、工事の実施により影響を受けるおそれがある環境要素として、「大気質」（粉じん等）、「放射線の量」等を、鉄道施設の存在により影響を受けるおそれがある環境要素として、「動物」（重要な種及び注目すべき生息地）、「植物」（重要な種及び群落）、「生態系」（地域を特徴づける生態系）、「景観」（主要な眺望点及び景観資源並びに主要な眺望景観）及び「人と自然との触れ合いの活動の場」（主要な人と自然との触れ合いの活動の場）等を、それぞれ定めている。また、同省令は、上記項目の選定に当たっては、当該事業に伴う影響要因が環境要

素に及ぼす影響の重大性について客観的かつ科学的に検討しなければならない（同条3項）と定めているところ、当該検討の対象とすべき環境要素として、同省令別表第一に定める上記の各環境要素のほか、「水質」、「水底の底質」、「地下水の水質及び水位」等の水環境に係る環境要素、「地形及び地質」、「地盤」、「土壌」等の土壌に係る環境要素等（同条4項）を定めている。

エ これらのことを踏まえれば、上記一連の環境法令は、鉄道の建設の事業に係る事業者が前記項目について環境影響評価を実施した上で、前記アの免許等の審査に際し、良好な自然環境の保全についての適正な配慮がなされるものであるかどうかの審査を受けることで、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ようにすること、生態系及び生物の多様性の確保が図られるとともに、多様な自然環境が地域の自然的社会的条件に応じて体系的に保全されるようにすること、人と自然との豊かな触れ合いが保たれるようにすることを、その趣旨及び目的とするものといえることができる。

そうすると、全幹法9条1項についても、上記一連の環境法令上の関係規定の存在により、これらの法令と同じ上記の趣旨及び目的が付加されたものと解される。

(2) しかし、原告らが主張するところの権利利益②は、国民を始め我が国に滞在する者が一般的に等しく受けるものというべきであり、特定の範疇に属する者が専ら享受しているものでもなければ、これらを享受すべき者の範囲に限定を付すことが可能な性質のものであるともいい難い。また、良好な自然環境の意義、内容、価値等は各個人が有する主観的な評価によって左右される性質のものであり、どのような侵害の態様、程度等であれば良好な自然環境が毀損されたといえるかを客観的に明らかにすることも困難であって、かかる利益が私法上の権利ともいい得るような明確な実体を

有するものとはいえない。

良好な自然環境に近接した地域に居住する者はこれによる利益を日常的に享受しており、そのような利益は尊重に値するものであるといえるとしても、仮に新幹線鉄道の建設の工事やその開業後の運営においてその周辺の良好な自然環境の保全についての適正な配慮がなされなかった場合にその周辺に居住する住民が受ける可能性のある被害は、良好な自然環境の恵沢を日常的に享受する機会及びこれと触れ合う機会の喪失又は減少等であって、これによって直ちにその周辺に居住する住民の生命・身体の安全や健康が脅かされたり、その財産に著しい被害が生じたりすることまでは想定し難い。そのような性質の生活環境の悪化は、環境基本法が「公害」と定義する大気の汚染、水質の汚濁、土壌の汚染、騒音、振動、地盤の沈下及び悪臭によって生ずる人の健康又は生活環境に係る被害（2条3項参照）とは区別される、広い意味での生活環境の悪化であり、これを受けないという利益は、基本的には公益に属する利益といわざるを得ない。全幹法及びその関係法令である前記一連の環境法令を通覧しても、これらの法令が上記利益を周辺住民等の個々人の個別的利益としても保護すべきものとする趣旨を含むと解することはできない。

そうすると、前記(1)の全幹法の趣旨及び目的を考慮しても、全幹法9条1項が、原告らが主張する上記のような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むと解することはできず、原告らは、同利益について、本件各認可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に当たるということはできない。

- (3) 以上によれば、原告らは、権利利益②を根拠として、本件各認可の取消しを求めるにつき原告適格を有するということとはできない。

4 権利利益③について

9条認可の直接の法的効果は、それがなければ適法に建設線の建設工事を行うことができないという制限を解除するにとどまる（全幹法25条の罰則規定参照）と解される上、全幹法上、9条認可が存在することにより、直ちに、工事予定地内に所在する土地、建物、立木に係る所有権、借地権等又は居住の利益に制限が加えられることを定めた規定は存在せず、また、全幹法が、9条認可の段階において、これらの権利利益を個々人の個別的利益として保護すべきものとする趣旨を含むと解する根拠となる同法その他の法令の規定も存在しないから、これらの権利利益を有する者が、本件各認可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に該当するということとはできない。

また、9条認可がされても土地収用法に基づく事業認定や権利取得裁決が必然的にされるものではない上、これらの行為は、9条認可が存在するからといって直ちに適法となるものではないと解されるから、これらの行為による法的効果を9条認可による効果ということとはできない。

以上によれば、原告らは、権利利益③を根拠として、本件各認可の取消しを求めるにつき原告適格を有するということとはできない。

5 利益④について

(1)ア 前記3のとおり、全幹法に基づく建設線の建設の事業は評価法及び評価令上の対象事業である第一種事業に該当し、環境基本法、評価法、評価令及び鉄道事業評価省令という一連の環境法令は全幹法の関係法令に当たるといことができる。

イ そして、環境基本法は、前記3(1)イのとおり定めるほか、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ずる相当範囲にわたる大気の汚染、水質の汚濁、土壌の汚染、騒音、振動、地盤の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ずることを「公

害」と定義している（2条3項）。

ウ また、評価法は、前記3(1)ア及びウのとおり定め、鉄道事業評価省令は、同ウのとおり定めるほか、別表第一において、「資材及び機械の運搬に用いる車両の運行」により影響を受けるおそれがある環境要素として、「大気質」（粉じん等）、「騒音」、「振動」等を定めている。

エ これらのことを踏まえれば、前記の一連の関係法令は、鉄道の建設の事業に係る事業者が前記項目について環境影響評価を実施した上で、免許等の審査に際し、環境の保全についての適正な配慮がなされるものであるかどうかの審査を受けることで、工事の進行に伴う資材及び機械の運搬に用いる車両の運行に起因する騒音、振動、大気の汚染等による被害の発生を防止し、もって、人の健康が保護され、生活環境が保全されるようにすることも、その趣旨及び目的とするものといえることができる。

そうすると、全幹法9条1項についても、これらの関係法令の存在により、これらの法令と同じ上記の趣旨及び目的が付加されたものと解される。

(2) とりわけ、規模が大きく、環境影響の程度が著しいものとなるおそれがある評価法及び評価令上の第一種事業に該当する全幹法に基づく建設線の建設の事業については、環境の保全についての適正な配慮がなされない状態で、工事の進行に伴う資材及び機械の運搬に用いる車両の運行が反復継続的にされた場合には、騒音、振動、大気の汚染等が生じ、当該運行経路の周辺地域に居住する住民の生活環境が害されるおそれがあるばかりでなく、その健康に被害が生じ、ひいてはその生命・身体に危害が及ぼされるおそれがある。

そして、これらの被害を直接的に受けるのは、運搬車両の運行経路の周辺の一定範囲の地域に居住する住民に限られる上、その受ける被害の程度は、その居住地と当該運行経路との近接の度合いや当該車両の種類、運行

頻度等の諸条件によっては、その健康又は生活環境に係る著しい被害を受ける事態にも至りかねないものである。全幹法9条1項の前記の趣旨及び目的に鑑みれば、同項は、当該運行経路の周辺地域に居住する住民に対し、そのような健康又は生活環境に係る著しい被害を受けないという具体的利益を保護しようとするものと解されるどころ、上記のような被害の内容、性質、程度等に照らせば、この具体的利益は、一般的公益の中に吸収解消させることが困難なものといわなければならない。

以上を考慮すれば、同項は、工事の進行に伴う資材及び機械の運搬に用いる車両の運行に起因する騒音、振動、大気汚染等によって健康又は生活環境に係る著しい被害を直接的に受けるおそれのある個々の住民に対して、そのような被害を受けないという利益を個々人の個別的利益としても保護すべきものとする趣旨を含むと解するのが相当である。

したがって、全幹法に基づく建設線の建設の工事に係る資材及び機械の運搬に用いる車両の運行経路の周辺地域に居住する住民のうち、当該車両の運行に起因する騒音、振動、大気汚染等による健康又は生活環境に係る著しい被害を直接的に受けるおそれのある者は、当該建設に係る9条認可の取消しを求めるにつき法律上の利益を有する者として、その取消訴訟における原告適格を有するものというべきである。

- (3) 他方で、騒音、振動、大気汚染等を伴わない工事関係車両の運行に起因する交通混雑や、鉄道施設の設置に起因する景観阻害は、これらにより直ちに周辺住民等の生命・身体の安全や健康が脅かされたり、その財産に著しい被害が生じたりすることまでは想定し難く、このような交通や景観に関する利益は、基本的には公益に属する利益といわざるを得ない。全幹法9条1項が上記利益を周辺住民等の個々人の個別的利益としても保護すべきものとする趣旨を含むと解することはできない。

そうすると、原告らは、上記のような交通混雑及び景観阻害による被害

を受けない利益を根拠として、本件各認可の取消しを求めるにつき原告適格を有するという事はできない。

(4)ア 建設線の建設の工事に係る資材及び機械の運搬に用いる車両の運行経路の周辺地域に居住する住民が、当該車両の運行に起因する騒音、振動、大気の汚染等による健康又は生活環境に係る著しい被害を直接的に受けるおそれのある者に当たるか否かは、当該住民の居住する地域が上記の著しい被害を直接的に受けるおそれがあるものと想定される地域であるか否かによって判断すべきものと解される。そして、当該住民の居住する地域がそのような地域であるか否かについては、当該車両の種類や運行頻度等の具体的な諸条件を考慮に入れた上で、当該住民の居住する地域と当該運行経路との距離関係を中心として、社会通念に照らし、合理的に判断すべきものと解される（最高裁平成元年（行ツ）第130号同4年9月22日第三小法廷判決・民集46巻6号571頁、最高裁平成24年（行ヒ）第267号同26年7月29日第三小法廷判決・民集68巻6号620頁参照）。

イ 鉄道事業評価省令において、事業者による環境影響評価の調査の手法の選定に当たって、「調査の対象とする地域」について、対象事業の実施により選定項目に関する環境要素に係る環境影響を受けるおそれがある地域又は土地の形状が変更される区域及びその周辺の区域その他の調査に適切な範囲であると認められる地域を、それぞれ選定項目について適切に予測及び評価を行うために必要な範囲内で、当該選定項目の特性、事業特性及び地域特性を勘案し、並びに地域特性が時間の経過に伴って変化するものであることを踏まえ、当該選定項目に係る予測及び評価において必要とされる水準が確保されるよう選定しなければならないとされていること（24条1項3号）等に照らせば、9条認可の際に審査の対象となる評価書において建設線の建設の事業に係る環境影響評価の調

査の対象とされる地域は、一般に、当該建設に係る鉄道施設の種類・規模、工事関係車両の種類・運行頻度等の具体的な諸条件を踏まえ、当該建設の事業に伴う騒音、振動、大気の汚染等による健康又は生活環境に係る著しい被害を直接的に受けるおそれがある地域として選定されるものであるといえることができる。

したがって、前記アの観点から原告適格の地域的範囲を画するに当たっては、当該評価書において調査の対象とされている地域の範囲が重要な目安となるものと解される。

ウ　ところが、これを本件の原告らが主張する発生土運搬車両の運行に起因する騒音、振動、大気の汚染についてみると、参加人が作成した各評価書においては、発生土運搬車両の運行経路、車両の種類、運行頻度等が明らかにされておらず、本件各認可の時点においても、これらについては具体的に決定されていなかったこと、そのため本件各認可においては、発生土運搬車両の運行に起因する騒音、振動、大気の汚染が評価法33条1項に基づく環境配慮審査の対象となっていなかったことが認められる。

そうすると、本件各認可の取消しを求める原告適格の有無に関し、原告らが、発生土運搬車両の運行に起因する騒音、振動、大気の汚染による健康又は生活環境に係る著しい被害を直接的に受けるおそれがあるものと想定される地域に居住しているか否かを認定するための上記重要な目安その他の手掛りを欠いており、原告らがこのような地域に居住していると認めることはできないものといわざるを得ない。

したがって、結局、原告らは、工事の進行に伴う発生土運搬車両の運行に起因する騒音、振動、大気の汚染による健康又は生活環境に係る被害を受けない利益を根拠として、本件各認可の取消しを求めるにつき原告適格を有するといえることはできないものといえるほかない。

6 結論

以上のとおり，原告らの本件各訴えはいずれも原告適格を欠くものとして不適法であるから却下することとして，主文のとおり判決する。

以上