

2023. 7. 18
東枝才

判決要旨

民事第3部

- 1 平成28年(行ウ)第211号 工事实施計画認可取消請求事件(甲事件)
平成31年(行ウ)第115号 工事实施計画認可取消請求事件(乙事件)

2 判決言渡日等 令和5年7月18日午後2時00分 103号法廷

3 担当部及び裁判官

民事第3部

裁判長裁判官・市原義孝、裁判官・小西圭一、裁判官・和田崇寛(主任)

※なお、口頭弁論終結後に裁判長裁判官が代わったため、判決の言渡しは、現在の裁判長裁判官・篠田賢治による代読となる。

4 当事者等

甲事件原告 天野捷一ほか213名

乙事件原告 鷹取健ほか34名

被告 国

被告参加人 東海旅客鉄道株式会社

5 主文

- (1) 甲事件原告らの請求及び乙事件原告らの請求をいずれも棄却する。
- (2) 訴訟費用は、甲事件につき甲事件原告らの負担とし、乙事件につき乙事件原告らの負担とする。

6 請求

(1) 甲事件原告らの請求

国土交通大臣(以下「国交大臣」という。)が平成26年10月17日付けで被告参加人(以下「参加人」という。)に対してした「中央新幹線(品川・名古屋間)の工事实施計画(その1)」(以下「本件計画(その1)」という。)の認可(以下「本件認可(その1)」という。)を取り消す。

(2) 乙事件原告らの請求

国交大臣が平成30年3月2日付けで参加人に対してした「中央新幹線（品川・名古屋間）の工事实施計画（その2）」（以下「本件計画（その2）」という。）の認可（以下「本件認可（その2）」という。）を取り消す。

7 事案の概要

本件は、参加人が、中央新幹線（品川・名古屋間）の建設（以下、これに係る事業を「本件事業」という。）に係る本件計画（その1）及び本件計画（その2）（以下、これらを併せて「本件計画」という。）を作成し、全国新幹線鉄道整備法（以下「全幹法」という。）9条1項の規定による認可（以下「9条認可」という。）の申請をしたところ、国交大臣が、本件認可（その1）及び本件認可（その2）（以下、併せて「本件認可」という。）をしたことから、その実施が予定されている地域を含む東京都、神奈川県、山梨県、静岡県、長野県、岐阜県及び愛知県（以下「本件7都県」という。）に居住していた甲事件原告ら及び乙事件原告ら（以下、併せて「原告ら」という。）が、行政事件訴訟法（以下「行訴法」という。）3条2項所定の処分取消しの訴えを提起し、本件認可の取消しを求めた事案である（このように、本件は、いわゆる行政事件として提起されたものであり、損害賠償や人格権に基づく差止めなどを求める通常の民事事件とは異なる。）。

なお、本件では、当事者間において、原告適格の有無が争われていたことから、当裁判所は、この中間の争いについて判断するために、一度弁論を終結した上で、令和2年12月1日に、①本件から弁論を分離された相原告らについては、原告適格を有しないとして、これらの者に係る訴えを却下する旨の終局判決を言い渡す一方で、②本件の原告らについては、原告適格を有する旨の中間判決を言い渡している。

8 主な争点

本件では、①原告適格の有無及び②本件認可の適法性が争点になっている。

9 判断の要旨

- (1) まず、争点①（原告適格の有無）については、前述したとおり、中間の争いとして既に判断が示されていることから、本判決では、当該判断を前提として、⑦「大気の汚染、騒音、振動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」に関する利益、⑧「乗客として安全な輸送役務の提供を受ける利益」、⑨「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」及び⑩「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」については、それをもって、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ということとはできないが、他方で、⑪「全幹法に基づく建設線の建設予定地の周辺地域に居住する住民のうち、工事の進行に伴う建設機械の稼働、資材及び機械の運搬に用いる車両の運行、開業後の列車の走行、鉄道施設の設置等に起因する大気の汚染、水質の汚濁、騒音、振動、地盤の沈下、日照阻害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と解することができるため、原告らについては、原告適格を認めることができると判断した。
- (2) また、争点②（本件認可の適法性）については、大きく、①全幹法9条1項の規定を適用した点、②鉄道事業法（以下「事業法」という。）5条1項各号に掲げる基準等に関する点及び③環境影響評価に関する点に分けて争われている。
- (3) いずれも詳細は、多岐にわたるため、判決書によるが、このうち、①全幹法9条1項の規定を適用した点について、原告らは、本件事業が全幹法の規定の適用対象となるものとは認められず、事業法の規定を適用すべきであったから、全幹法9条1項の規定を適用した本件認可は、違法なものと認められる旨などを主張している。

しかしながら、全幹法2条は、「新幹線鉄道」を「その主たる区間を列車が200キロメートル毎時以上の高速度で走行できる幹線鉄道」と定義しているところ、立法当時の議論等によれば、将来の技術の進歩を考慮して、あえて速度に関する技術的基準のみを設け、それ以外の技術的基準を設けなかったものと解されるし、全幹法の目的や新幹線鉄道の路線の理念を一般的かつ抽象的に定めたものにとどまる全幹法1条及び3条をもって、その適用対象が左右されることも考え難いといえる。そのため、本件事業は、全幹法の規定の適用対象となるものと解されるし、その他にるる主張する点を踏まえても、それをもって、直ちに本件認可が違法なものになるとはいえないと判断した。

- (4) 次に、②事業法5条1項各号に掲げる基準等に関する点についてみると、本件の原告らは、経営上の適切性に関する点、輸送の安全性に関する点及び事業遂行能力に関する点などについて、るる主張した上で、事業法5条1項各号に掲げる基準等を満たしていないとしている。

しかしながら、以上で述べたように、本件事業は、全幹法の規定の適用対象となるものであり、鉄道施設の工事が完成するまでは、事業法の規定が適用されることはないから、その適用を前提とする違法が認められないことは明らかといえる。

また、経営上の適切性に関する点等については、全幹法の手続上、いずれかの審査の段階において考慮すべき又は事実上考慮されている事項に相当するものであるし、この点に関する原告らの主張は、その判断過程等を問題とする趣旨と解することもできるが、これらの審査の段階における判断は、その性質上、いずれも国交大臣の合理的な裁量に委ねられているものであるから、当該判断について、重要な事実の基礎を欠き又は社会通念に照らし著しく妥当性を欠くことが明らかであって、裁量権の範囲を逸脱し又はこれを濫用したものと認められる場合でない限り、当該判断を前提とする本件認可に違法があるとはいえないものと考えられる。そして、本件の事実関係の下では、経営上の適切性に

関する点等に問題はないとして整備計画の決定等をした国交大臣の判断過程や内容等をみても、重要な事実の基礎を欠き又は社会通念に照らし著しく妥当性を欠くことが明らかとまではいえず、裁量権の範囲を逸脱し又はこれを濫用したものと認められないことから、当該判断を前提とする本件認可に違法があるということはできないと考えられるし、そもそも輸送の安全性に関する点や事業遂行能力に関する点をいう原告らの主張については、結局のところ、乗客の安全や作業員の人命等を問題とするものであって、行訴法10条1項所定の「自己の法律上の利益に関係のない違法」を主張するにとどまるから、これを理由として取消しを求めることができないと解すべきである。

したがって、この点に関する原告らの主張をみても、本件認可に違法があるということはできないと判断した。

- (5) さらに、㊸環境影響評価に関する点についてみると、この点に関する原告らの主張は、多岐にわたるため、詳細は判決文によるが、原告らは、その概要、
④複数案の検討に関する点、⑤鉄道施設の形状等の特定に関する点、⑥発生土の処分方法等の特定に関する点、⑦事後調査に関する点、⑧山梨実験線の建設に係る環境影響評価に関する点、⑨本件認可（その2）に先立つ環境影響評価に関する点、⑩周辺住民の参加権に関する点のいずれをみても、環境影響評価法（以下「評価法」という。）の規定により要求される水準を満たしておらず、実質的にみて、周辺住民の個別的利益に対する適正な配慮を欠くものであるか、あるいは、評価法の趣旨に反するものといえるし、本件認可（その1）に先立つ環境影響評価の内容等をみても、
①水資源等に関する点、②地盤沈下等に関する点、③「建設機械の稼働」等による大気汚染、騒音、振動等に関する点、④「列車の走行（地下を走行する場合を除く。）」等による騒音等に関する点、⑤磁界に関する点、⑥日照障害に関する点、⑦景観障害に関する点及び⑧南アルプス等の自然環境に関する点などにおいて、いずれも環境の保全についての適正な配慮がなされているとはいえず、評価法上の環境影響評価を実施したも

のと評価することはできないことから、本件認可が違法なものといえると主張する趣旨のものと解される。

しかしながら、本件認可のように、環境配慮審査の結果を踏まえた上でされる9条認可が違法なものというためには、環境配慮審査自体も含め、これに係る国交大臣の判断が裁量権の行使としてされるものであることを前提として、当該判断について、重要な事実の基礎を欠き又は社会通念に照らし著しく妥当性を欠くことが明らかであって、裁量権の範囲を逸脱し又はこれを濫用したものと認められる場合であることを要するものと解されるし、環境配慮審査では、評価書の記載事項等に基づいて判断すべきものとされていることから、その当否に係る司法判断においても、これに基づいて判断することが制度上当然に要請されているものといえる。そして、本件の事実関係の下では、評価書の記載事項等を精査しても、国交大臣の判断が重要な事実の基礎を欠き又は社会通念に照らし著しく妥当性を欠くことが明らかとまではいえないし、裁量権の範囲を逸脱し又はこれを濫用したものとは認められない。また、南アルプス等の自然環境に関する点などをいう原告らの主張については、争点①の判断で述べたところからも明らかなように、行訴法10条1項所定の「自己の法律上の利益に関係のない違法」を主張するものにとどまり、これを理由として取消しを求めることはできないし、その他に主張する点をもみても、いずれも独自の見解であって採用の限りではないから、本件認可に違法があるとは認められないと判断した。

- (6) 以上で述べたところによれば、原告らの請求は、いずれも理由がないから、これらを棄却することとして、主文のとおり判決した。