

平成28年（行ウ）第211号 工事実施計画認可取消請求事件

原告ら 川村晃生 外737人

被告 国（処分行政庁 国土交通大臣）

参加人 東海旅客鉄道株式会社

## 準備書面 22

2019（平成31）年2月8日

東京地方裁判所民事第3部B②係 御中

原告ら訴訟代理弁護士 高木 輝雄



同 弁護士 関島 保雄



同 弁護士 中島 嘉尚



同 弁護士 横山 聡



同 弁護士 和泉 貴士



外

原告適格に関する被告の答弁書及び準備書面（14）の第3項の主張に対する反論

## 第1 被告の主張

- 1 被告は答弁書において、原告らは本件認可処分の相手方以外の第三者であるから、行政事件訴訟法第9条1項にいう「法律上の利益を有する者」に当然に当たるものではないので、原告らは「法律上の利益を有する者」であることを主張立証すべきであると主張した。

そして、「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ことをいい、当該処分を定めた行政法規が不特定多数の具体的利益を専ら一般の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の人々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は、かかる利益も法律上保護された利益に当たるとしたうえで、原告らは、原告ら全員が「乗客になる可能性が高く輸送の安全を求める法律上の利益がある」とか、「南アルプスの良好な自然環境を享受する法律上の利益を有する者である」とか、訴状別紙原告目録A記載の原告は本件工事実施計画工事予定地に物権的権利を有する者であり、中央新幹線工事によりその権利が侵害される者である」とか、「訴状別紙原告目録B記載の原告らは、本件工事実施計画の工事や関係車両の運行により騒音・振動等の健康又は生活環境に著しい被害を受けるおそれのある者である」との主張にとどまり、原告各自の原告適格について具体的な主張立証をしていないと主張する。

そして、準備書面（14）の第3項においても、同様の主張をしている。

- 2 被告の主張の要点は以下の通りである。

(1) 「乗客になる可能性が高く輸送の安全を求める法律上の利益がある」こと及び、「南アルプスの良好な自然環境を享受する法律上の利益を有する者である」との原告らの主張は、一般公益に属する利益であり、さらに原告ら個別的利益として保護することとは解し難いと主張する。そして、東京地方裁判所平成2

3年6月9日判決（新石垣空港訴訟）が、白保サンゴ礁等の希少生物を次世代に残したいと願う原告らが新石垣空港の設置許可処分の取り消しを求めた事案につき、原告らが主張する環境的利益は、航空法及び環境影響法33条等により個々人の個別的利益として保護されているとは出来ないと判示したことを引用して原告適格を否定する。

(2) また「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で、中央新幹線の工事によってそれら権利が侵害される者」の原告らは準備書面3において該当原告を主張したが、それら原告は本件認可処分の取り消しを求める法律上の利益を有するための具体的主張をしていないと主張する。

さらに、大阪地方裁判所平成18年3月30日判決（判例タイムズ1230号115頁）を引用して、鉄道事業地の不動産権利者について、鉄道事業法8条2項に基づく工事施工認可により鉄道事業地内不動産について権利等に制限を加える規定が存しないから、不動産権利者が工事施工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とは言えないとして原告適格を否定した判決を引用して、これら原告らの原告適格は主張立証されたといえないとする。

(3) 訴状別紙原告目録B記載の原告らは、本件工事实施計画の工事や関係車両の運行により騒音・振動等の健康又は生活環境に著しい被害を受けるおそれのある者である」との主張にとどまり、原告各自の原告適格について具体的な主張立証をしていないとする。

## 第2 原告適格を考える上での基本的考え方についての被告の主張に対する反論

### 1 原告適格（行政事件訴訟法9条1項）について

本件認可処分の相手方以外の第三者である原告らが「法律上の利益を有する者」（行訴法9条1項）と言えるためには同条2項の規定にしたがって判断されるべきものである。同法9条2項は「前項に規定する法律上の利益の有無を判断するに当たっては、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。この場合において、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は、その趣旨及び目的をも参酌するものとし、当該利益の内容及び性質を考慮する場合に当たっては、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利益の内容及び性質並びにこれが害され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。

しかし、同項の規定は抽象的であるから狭く解すると処分の相手方以外の者には訴訟提起することができなくなるに等しくなり、裁判を受ける権利（憲法32条）を保障した趣旨にもとることになりかねない。また、取消し事由の主張を原告の法律上の利益に関するものに制限する行訴法10条があるのだから、訴訟提起するための訴訟法上の要件にすぎない原告適格の判断を狭く解釈する必要もない。根拠法の目的と被侵害利益の点から適切に判断すべきである。

取消訴訟の原告適格について規定する行政事件訴訟法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うのであるが、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もっぱら一般公益のなか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、かかる利益も右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といえることができる（最高裁昭和53年3月14日第三小法廷判決・民集32巻2号211頁，最高裁昭和57年9月9日第一小法廷判決・民集36巻9号1679頁参照。）。

そして、当該行政法規が、不特定多数者の具体的利益をそれが帰属する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か否かは、当該行政

法規及びそれと目的を共通にする関連法規の関係規定によって形成される法体系の中において、当該処分の根拠規定が、当該処分を通して右のような個々人の個別的利益をも保護すべきものとして位置づけられているとみることができるかどうかによって決すべきである（最高裁平成元年2月17日第二小法廷判決・民集43巻2号56頁，最高裁平成4年9月22日第三小法廷判決・民集46巻6号571頁）。

### 第3 中央新幹線の安全性欠如に基づく原告らの原告適格の主張

上記のような見地に立って全幹法9条1項に基づく中央新幹線（品川・名古屋間）の工事实施計画（その1）認可につき、中央新幹線を利用する可能性のある者が、当該認可（許可）に係る中央新幹線の安全性が備わっていないことを理由として、その取消しを訴求する原告適格を有するか否かを検討する。

なお、本件認可は全幹法9条1項による認可であるが、その法令の適用は誤っており、本来は鉄道事業法5条1項による許可、鉄道事業法8条に基づく工事施行の認可をすべきである。

従って、まず鉄道事業法の観点から原告適格を検討する。

#### 1 鉄道事業法の検討

##### (1) 鉄道事業法制定経緯

我が国の鉄道については、明治39年に制定された鉄道国有法が、「一地方ノ交通ヲ目的トスル鉄道」以外の鉄道は全て国の所有とする旨規定し（同法1条）、いわゆる鉄道国有主義を採用し、昭和24年に設立された日本国有鉄道が、日本国有鉄道法及び国有鉄道運賃法等による規制の下でその経営を行ってきた。他方で、鉄道国有法が例外的に国以外の者の経営を認めた「一地方ノ交通ヲ目的トスル鉄道」については、大正8年に制定された地方鉄道法によって、必要な規制及び監督が行われてきた。

日本国有鉄道は、第二次世界大戦後の我が国の経済復興と高度成長に大き

な役割を果たしてきたが、この間のモータリゼーションの発達に伴う輸送手段や国民の輸送に対するニーズの高度化・多様化に適時適切に対応することが困難となり、経営が危機に瀕したことなどから、昭和60年代に至り、これを分割して民営化することによって、利用者のニーズに沿ったサービスを適時適切に提供し得る経営力と経営の自主性を与えることで再出発を図ることとされた。

このように日本国有鉄道が民営化されることに伴い、既存の地方鉄道とともに鉄道事業として一元的に規律する新たな法制度の整備が必要となったところ、地方鉄道法は、一地方の交通を目的とする鉄道を前提に大正8年に制定された法律であり、上記民営化後の新しい鉄道事業を規律する法律としては適切なものとはいい難かった。また、従前はほぼ全ての鉄道事業者が自ら敷設した鉄道線路を使用して鉄道による輸送を行っていたが、都市圏における土地取得費用等の高騰により、鉄道線路の敷設業務と鉄道による運送業務を異なる事業者が行うという、従前は想定されていなかった事態も増えることが予測された。このような事業者の様々なニーズに応じて自主性を発揮させ、鉄道事業の経営の活性化を図るために、鉄道事業者への規制を緩和し種々の手続を簡素化することが必要である一方、公共輸送手段としての鉄道事業の性質に鑑み、鉄道利用者の利便を確保し、鉄道事業の健全な発達を図るための所要の法規制も必要であると考えられるようになった。

以上のような鉄道を巡る社会事情の変化に対応して、鉄道事業の在り方を根本的に見直すこととし、鉄道国有法、日本国有鉄道法及び地方鉄道法等を廃止するとともに、新たな鉄道事業に関する一元的な法制度を整備するために、昭和61年に鉄道事業法が制定された。

鉄道事業法は、上記のように、一方で規制を緩和し手続を簡素化することで鉄道事業の活性化を図り、他方で鉄道利用者の利益保護や鉄道事業の健全な発達等のために必要な法規制を行うという理念の下に目的規定を置き、「こ

の法律は、鉄道事業等の運営を適正かつ合理的なものとするにより、鉄道等の利用者の利益を保護するとともに、鉄道事業等の健全な発達を図り、もって公共の福祉を増進することを目的とする。」と規定した（改正前鉄道事業法1条）。

鉄道事業法に上記のような規定が設けられたのは、鉄道事業の活性化等によって「鉄道事業等の運営を適正かつ合理的なもの」にするが、鉄道事業法のいう「適正かつ合理的な」運営は、当然の前提として「利用者の利益の保護」、そして「鉄道事業等の健全な発達」に資するものでなければならないことを明示することで、上記の2つの基本的な理念を明らかにするとともに、それらの実現により、公共輸送手段としての鉄道の役割を全うして「公共の福祉の増進」という鉄道事業の究極的な目的を達成すべきことを明らかにしたものであると解される。

このように、鉄道事業法は、国有鉄道法及び地方鉄道法には存在しなかった目的規定を置き、同規定において、「適正かつ合理的な」運営は、当然に「利用者の利益の保護」等を前提とするものでなければならないことを明示することで、鉄道事業の合理化が図られる場合でも、「利用者の利益の保護」は当然の前提として確保されなければならないものであることを明らかにしたものと解される。

さらに、平成17（2005）年4月25日に福知山線脱線事故を始めとして運輸事業において複数の重大な事故・トラブルが発生したこと等を踏まえ、改正前鉄道事業法1条は、運輸の安全性の向上のための鉄道事業法等の一部を改正する法律（平成18年法律第19号）により改正されて、運輸の安全性の向上を図るため、「輸送の安全を確保し」という文言が加えられた甲A5）。同改正により、鉄道事業法には、18条の2（「輸送の安全性の向上」）、18条の3（「安全管理規定等」）、19条の3（「国土交通大臣による輸送の安全にかかわる情報の公表」）、19条の4（「鉄道事業による安全報告書の公

表)」など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た。この改正の経緯等に照らせば、鉄道事業法は、鉄道事業に係る安全性について、これが特に重要であることに鑑み、「輸送の安全の確保」を直接の目的とするのみでなく、「利用者の利益の」内容として「輸送の安全の確保」すなわち安全に乘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あると解すべきである。

## (2) 鉄道事業法 5 条の検討

次に、本件認可（許可）処分の根拠規定である全幹法 9 条及びその前提である同法 6 条の建設及び営業主体の指示、同法 8 条の建設指示は、被告も認めるように鉄道事業法 3 条、4 条、5 条、8 条の要件を前提としている。

そこで輸送に関する安全についての鉄道事業法 5 条について検討する。

鉄道事業を經營しようとする者は、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らないのであるが（鉄道法 3 条、4 条、5 条 1 項 2 号）、許可申請の際に国土交通大臣に提出しなければならない申請書には、事業基本計画が含まれている。

事業基本計画には、鉄道の種類、施設の概要、旅客を運送する区間及び貨物を運送する区間、計画供給輸送力、駅の位置及び名称、駅の取り扱い範囲を記載しなければならないものとされている（鉄道法 4 条 1 項 6 号、同施行規則 5 条 1 項各号）。

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（鉄道事業法 18 条の 3）、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

（同法施行規則 36 条の 3 各号）、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る（同法18条の3第3項）。そして、上記許可を受けた鉄道事業者は、上記許可に係る事業計画に従って業務を行うべき義務を負い（鉄道法30条）、また、事業基本計画を変更しようとするときは国土交通大臣の許可を要するのである（鉄道法7条1項）。このように事業基本計画及び安全管理規定は、鉄道事業者が業務を行ううえで準拠すべき基本的基準であり、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る。更に国土交通大臣は、鉄道事業について「輸送の安全、利用者の利便その他公共の利益を阻害している事実があると認められるとき」は、事業改善命令のひとつとして、「工事の実施方法、鉄道施設若しくは車両又は列車の運転」という事業の基本的計画に係る変更を命ずることができる（鉄道法23条1項2号）が、右にいう輸送の安全、利用者の利便、公共の利益を阻害している事実により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、前述の鉄道事業法の改正の経緯及び輸送の安全性を図るといふ法1条に定める目的に照らして明らかである。

鉄道事業法の関係法令をみると、鉄道営業法1条に基づく「鉄道に関する技術上の基準を定める省令」は、線路、停車場、車両等に関し、必要な技術上の基準を定めるとともに「安全な輸送」を直接の目的として掲げている。

また「鉄道に関する技術上の基準を定める省令」120条に基づく「特殊鉄道に関する技術上の基準を定める告示」6条は、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るし、「施設及び車両の定期検査に関する告示」は、施設及び車両の定期検査に関する事項を詳細に定めて輸送の安全を確保している。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、特定接道施設等の地震に対する安全性を向上させるための耐震補強工事に関する指針を定め、「特定鉄道等施設の

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る。

また、国土交通大臣が鉄道事業法30条の規定による事業の停止命令または取消し、同法56条の2（「安全管理規定…の実施に係る基本的な方針」）の策定を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いる（同法64条の2第1号）。運輸審議会は、必要があると認めるときは公聴会を開くことができ、利害関係人の請求があったときは公聴会を開かなければならないとされている（国土交通省設置法15条1項、23条）。そして、運輸審議会一般規則5条6号は、上記の利害関係人として、「運輸審議会が当該事案に関し特に重大な利害関係を有すると認める者」を規定していることからすれば、運輸審議会一般規則5条6号に規定する利害関係人についても、「利用者」が含まれるものと解するのが相当である。

そうすると、鉄道利用者は、運輸審議会が特に重大な利害関係を有すると認めれば、公聴会の開催を請求することができるし、仮に上記のような利害関係人に該当するとは認められなかったとしても、公述人として公聴会において公述をすることができるのである（国土交通省設置法23条、運輸審議会一般規則5条、35条から37条まで）。

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、国土交通大臣が上記処分を行うに当たり、鉄道利用者にとって一定の手続関与の機会を付与しているものといえることができる。

安全性重視よりも輸送効率優先の営業姿勢が多くの人命を損なうこととなった重大な鉄道事故を引き起こす原因になったことへの反省から、輸送の安全性については、このような特に詳細な関係法令を整備しているのである。

- 2 乗客の生命身体に関わる輸送の安全性が、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ある。

現在、我が国における輸送手段や国民の輸送に対するニーズは多様化・高度化しているが、依然として、鉄道は、人や荷物を大量、高速、定時に輸送する公共的存在として、我が国において重要な地位を占めている。特に、都市圏等で通勤や通学等に鉄道を利用する住民にとっては、居住地から職場や学校等に通うための「足」として、その仕事や学業を継続して続けていくために欠くことのできない移動手段となっているものである。さらに、土地の価格や建物の家賃の額等は、どの鉄道のどの駅が利用できるか、駅に近いかなどによって大きく変化し、通勤や通学等のために鉄道を利用する者にとっては、鉄道との関係が住居を選定するときの重要な要素になっている現状にある。通勤や通学等に鉄道を利用している住民にとって、鉄道を全く利用せずに、従前と同様に通勤や通学等を継続するということがいかに非現実的であるかは、災害等において鉄道が不通になったときの大きな混乱等を見れば明らかである。

中央新幹線が完成した際には東海道新幹線のぞみ号の本数は参加人の資料から見ても半分以下に減少させられる（甲B1中央新幹線小委員会第3回委員会資料「超電導リニアによる中央新幹線の実現について」4頁）。東京から名古屋までの移動は在来線を利用しては時間がかかりすぎる一方で飛行機を用いて移動する程の長距離でもないため、東京から名古屋までの移動については、中央新幹線を用いる確率が高い。そればかりか参加人の営業政策で東海道新幹線ののぞみ利用者を中央新幹線に移動させる方針であるので、のぞみの本数は著しく減少させて、無理矢理中央新幹線に乗せる政策がとられる結果、乗客は中央新幹線を利用せざるを得ない状況に置かれるのである。

中央新幹線を利用する蓋然性のある者は多数存在するなかで、前述した福知山線の事故の様にひとたび脱線事故等が発生すればその被害は多数の死傷者を発生させかねない極めて重大な被害が生じる（福知山線の脱線事故では乗客と運転士合わせて107名が死亡し562名が負傷した。甲A4）。

中央新幹線は、これまでにない浮上式をとる鉄道であり、その時速は500キロに達し、路線の8割以上が地下トンネルを通る等、未だかつてない仕組みを採用している鉄道である。

しかも南アルプスを中心とする中央構造線など多数の活断層地帯を通過し、地震、火災、事故等の発生の危険性や、乗客の避難対応等大深度での未曾有の事故による被害が予想される。

さらに乗客は電磁波による健康への危険を受けることになる。

乗車装置部の床上50センチで0.60Tと、ICNIRP（国際非電離放射線防護委員会）が心臓ペースメーカー装着者について0.5mTを限界値としていることからこの基準を満たしていない等電磁波の乗客に与える危険性が高い。

被告及び参加人は、中央新幹線の建設目的として、東京大阪間を約1時間で結ぶことで、東京、名古屋、大阪が通勤圏になり我が国の半数にあたる約6000万人の巨大都市が誕生することで、経済効率が向上し、世界に対抗できる機能的な都市が誕生する為には、超高速のリニア浮上方式による中央新幹線が必要であると主張している（乙3号証3頁、丙14号証3頁）。

その結果、多くの国民が中央新幹線を通勤等に利用するなど中央新幹線を頻繁に移動手段として利用することを想定しているのである。

そうすると、鉄道事業法5条に基づく認可処分が違法にされ、安全性を欠如した違法な鉄道が敷設営業された場合、旅行や業務として又は仕事や学業等の通勤や通学等の手段として中央新幹線を利用する者は、違法に危険な鉄道を引き続き利用することを余儀なくされることになるばかりでなく、ひとたび事故が発生すれば、中央新幹線利用者において多数の死傷者が発生することになる。

「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自由を

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、上記のような生命身体など重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まで、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ないというべきである。

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ある。

このことは仮に本件認可処分に、全幹法を適用することが適法であるとしても、全幹法は、鉄道事業法の特別法として、鉄道事業法に基づく輸送の安全確保は当然前提としていることを被告及び参加人も認めているのであるから、上記鉄道事業法及び関係法令が要請する輸送の安全性が欠けている以上、中央新幹線を利用する可能性がある原告ら全員には、個々人の個別的利益として原告適格を有しているのである。

この原告適格の問題を考える場合、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（判例タイムズ801号83頁）を先例にあげることが出来る。同判決は、当該行政法規が不特定多数の具体的利益をそれが帰属する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か否かについて、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る。

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ある。

この判例の立場から見れば、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、身体の重大な危害を与える危険性があることは明らかである。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いるのであり、個々人の個別的利益として原告適格を有しているのである。

もし、この輸送の安全性を求める利益を、原告個々の法律的利益として保護すべき利益とは認めず、一般的公益の中に解消してしまえば、輸送の安全性が確保されているか否かを殆ど議論しないまま工事計画が認可されてしまうのである。

特に本件中央新幹線は工事費を100%参加人が負担するということであったため、国費を使わない関係で、国会での予算審議等を通じての税金の使い道に関連して輸送の安全性が議論されたことはなかった。

このような、本件の中央新幹線のように、一般公衆の利益に限定すると、国会審議で議論されない場合、輸送の安全性が欠如した違法な鉄道事業が輸送の安全性が議論されないまま認可されることになるのである。

このような場合、乗客の生命身体に関わる輸送の安全性が、国民個々の利益や権利として、司法の場で原告適格が認められて、本件中央新幹線の工事計画の認可が違法か否かの審理の機会を与えられるべきである。そうでないと、輸送の安全性は裁判所の判断遑上に取り上げられず、国民の裁判を受ける権利を否定することになるのである。

### 3 すべての原告に輸送の安全性を求める原告適格がある。

平成22年5月10日に開催された、国土交通省交通政策審議会陸上交通

分科会鉄道部会中央新幹線小委員会の第3回委員会で配布された参加人作成の「超電導リニアによる中央新幹線の実現について」と題する資料によると、中央新幹線が東京から名古屋まで完成した場合と大阪まで完成した場合に分けて、乗客の、航空機や高速道路から中央新幹線への転移、既存の新幹線や在来線からの転移による収入の増加を想定している。その乗客の範囲は、北は茨城県まで、西は福岡県まで予測している（甲B1第3回中央新幹線小委員会）

しかし、中央新幹線の乗客になる可能性はその範囲に止まらない。茨城以北の地域の住民でも、北海道から新幹線で東京を経由して中央新幹線を利用して大阪に行く人も有りえるのである。

しかも、参加人は中央新幹線が完成した際には東海道新幹線のぞみ号の本数は参加人の資料から見ても半分以下に減少させられる（甲A1中央新幹線小委員会第3回委員会資料「超電導リニアによる中央新幹線の実現について」4頁）。東京から名古屋、東京から大阪までの移動は在来線を利用しては時間がかかりすぎる一方で飛行機を用いて移動する程の長距離でもないため、東京から名古屋、東京から大阪までの移動については、中央新幹線を用いる確率は高い。そればかりか参加人の営業政策で東海道新幹線のぞみ利用者を中央新幹線に移動させる方針である。その結果、のぞみの本数は著しく減少させて、無理矢理中央新幹線に乗せる政策がとられる結果、乗客は中央新幹線を利用せざるを得ない状況に置かれるのである。

そうすると、全国の国民は、いずれも中央新幹線を利用する機会がある以上、原告全員に中央新幹線の輸送の安全に関する原告適格を認めるべきである。

第4 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ることについて

## 1 環境影響評価法の趣旨及び目的により保護される利益

本件認可処分については、根拠法の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なることは、訴状で主張した通りである。横断条項があることにより、環境影響評価法は、当然に本件認可に関しての関係法令となる。

同法の目的は、「この法律は、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環境影響評価を行うことが環境の保全上極めて重要であることにかんがみ、環境影響評価について国等の責務を明らかにするとともに、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。」（環境影響評価法1条）となっている。本件認可処分にあたっては、事業に係る環境の保全に適正な配慮が求められているのである。

## 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る。その際には、まず、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らない。本件では、リニア中央新幹線がトンネル走行を予定している南アルプスの自然環境がどのような性質であるのか、これが問題になる。

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する（長野県内は丙5の1の4-2-1-83頁、静岡県内は丙の1の4-2-1-51頁）。また鳥獣の保護及び狩猟の適正化に関する



法律に基づく鳥獣保護区も広大である（長野県丙5の1の4-2-1-119頁、静岡県丙6の1の4-2-1-75頁）。

また2014年（平成26年）6月にユネスコのエコパーク（自然と人間が共生する地域）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ある。「南アルプス」という呼び名を冠した飲料水が商品化されていることからわかるように、水と空気のきれいな山岳地帯というイメージが広く定着し、一定の環境質が社会的に承認されているのである。言い換えれば、有史以前から長い年月をかけて形成されてきた山岳地帯の地形や水の流れ、そこに育まれた豊かな動植物の生態系の総体が、南アルプスの自然環境として広く一般に受け入れられているのである。

このような環境の性質からすると、南アルプスの地形や水流、豊かな動植物の生態系が自然のままに保全されることで、自然環境としての価値が保持され、この価値に対する全国民の感情が維持される関係にある。南アルプスの自然環境の価値は、南アルプスの自然環境を尊ぶ国民の感情に反映しているのである。そして、こうした感情こそが、南アルプスの山岳地帯を観光や登山の対象とする動機となり、あるいは、商品開発など経済活動の基盤となるのである。そうであれば、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ある。

- 3 本件認可処分により、ほとんど手つかずの自然が残されてきた南アルプスの山岳地帯に人工的な構造物が建設され、その建設の過程及び建設後の運行に伴ってありのままの自然に人為的な作用が及ぼされることになる。

現に、参加人の計画では、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トンの水が失われる。これに対する参加人の対応は、失われた全量が大井川源流部に戻すのではなく、導水路トンネルを掘り約1.1km下流部の榎島で大井川に約7割程度戻すというものである（丙19号、）。この結果、榎島までの約1.1km上流部は失われた水

が戻らないため大井川の底流部に棲む生物に多大な悪影響を及ぼすことは明らかである。

また大井川源流部のトンネル工事で発生する約360万 $\text{m}^3$ もの巨大な残土が大井川上流部の燕沢一カ所に集中的に捨てられる。高さ約65m、幅約300m、長さ約600mという巨大な残土置き場である（丙18号）。この燕沢一帯は千枚岳崩れとも言われ崩落地で、土砂災害の多発地帯である。このような危険な場所に約360万 $\text{m}^3$ もの残土を捨てることは、大井川源流部の自然破壊である。

また長野県大鹿村では、トンネル工事による残土の仮置き場が計画され、小渋川河川敷に計画されている（丙29号）。小渋川の氾濫時に正常な流れを阻害する危険性があるばかりか、生態系への影響も大きい。またトンネル工事に伴い大量のダイナマイトが使用される結果、静穏な環境が破壊され、オオタカ等の猛禽類の生活圏を奪う危険性が高い。

つまり、これらの残土置き場やトンネル工事（トンネル本体及び工所用坑口）によって水の流れや動植物の生態系に不可逆的な影響を及ぼすことが想定されるのである。

さらに南アルプスの中心部分には、中央構造線と言う巨大な断層があり、多数の破碎帯などを通じて、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は大きいのである。

しかも、その影響は本件認可によって工事が進行すれば直ちに生じるのであって、極めて長い時間をかけて形成されてきた南アルプスの環境状態が短期間のうちに回復困難なものになるおそれが高い。そして、手つかずの自然であるからこそ、建設の過程や建設後のトンネルの存在による自然環境への影響は深刻なものになることが見込まれる。このような環境負荷の性質・態様・程度からすれば、施設建設の過程及び建設後によって南アルプスの自然環境にいかな

る影響があるかを慎重に判断する必要がある。慎重な判断がなされなければ国民個人が有する、南アルプスの自然環境が維持されることについての重要な利益に具体的な危険が及ぶことになる。

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、国民個人の利益である。

したがって、本件認可にあたっては、こうした個人々の具体的利益を考慮することが求められているというべきであり、本件原告ら全員について、南アルプスの良好な自然環境を享受する法律上の利益を有することは明らかである。

南アルプスの自然環境の保全を求める利益を国民個人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人々が提起することは困難になる。

近年「原告無ければ裁判官なし」という考え方に立って、様々な方法で原告適格の拡大が図られてきた。欧米先進国のみではなくアジア、南米等でも認められ国際的潮流となっている。1998年にデンマークのオーフスで開催された国連欧州経済委員会関係閣僚会議で採択され2001年に発効したオーフス条約は、環境権を実効的なものにするため、①環境情報へのアクセス権②環境に関する政策決定への参加権③司法へのアクセス権という三つの権利を、NGOを含む全ての市民に保障することを目的としており、2008年10月段階で世界42の国と地域が加盟しており、アイルランド以外全EUが加盟している（大久保規子「環境公益訴訟と行政訴訟の原告適格」阪大法学58巻3-4号103-126頁2008年11月）。

NGO等による公益団体訴権が認められていない日本では、個人の原告適格を拡大する以外には、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人々が提起することは困難になり、結果的に環境破壊がくい止められないことになっているのである。

日本政府はオーフス条約に加盟していないが、同条約の趣旨に鑑みれば、司

法が原告適格を拡大し、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道を開くべきである。

- 4 南アルプスの自然環境の保全又は享受を求める利益は原告全員に認められるものである。

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、国民個々の利益である。したがって、本件認可にあたっては、こうした個々人の具体的利益を考慮することが求められているというべきであり、本件原告ら全員について、南アルプスの良好な自然環境を享受する法律上の利益を有することは明らかである。

- 第5 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で、中央新幹線の工事によってそれら権利が侵害される者の原告適格について

- 1 被告主張のごまかし

被告は、準備書面（14）で、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で、中央新幹線の工事によってそれら権利が侵害される者の原告適格について、原告らにおいて、原告ら各自の原告適格を基礎づける具体的な主張立証がなされたとは言えないなどを主張しているが

（被告準備書面（14）の16頁）、原告らは準備書面3の別紙一覧表で原告目録B記載の原告らにその物権的権利の対象不動産を明記している。しかも本件中央新幹線施設との位置関係も明記する証拠も提出している（甲A2号証の1-1から甲A2号証の18-3まで及び甲A3-1から甲A3-738）。

被告国は、ごまかして、主張立証が無いなどを主張しているが、このような原告らの主張及び証拠に対し全く認否をしようとせず、主張立証が無いなどと全くのでたらめな主張を展開しているに過ぎないものである。

まず被告は、原告らの物権的権利を主張する土地の所在と中央新幹線の施設

との位置関係について認否をすべきである。

2 被告の本件中央新幹線の工事予定地に物権的権利を有している原告に対し原告適格を否定していることに対する反論

被告は、大阪地方裁判所平成18年3月30日判決（判例タイムズ1230号115頁）が、鉄道事業法8条2項に基づく工事施行認可により、鉄道事業地内等の不動産について、権利等に制限を加える規定は存しないから、これら不動産の権利者が、当該工事施行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であるとは言えないとして原告適格を否定した判決を引用して、本件中央新幹線の工事予定地に物権的権利を有している原告らの原告適格を否定している。

しかし、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原告適格を否定する根拠とはならないのである。

その点で被告が引用する前記判決例は間違った判断をしている。

行政処分の認可により直接的に権利や法的利益が害されたりしなくても、原告適格は認められるべきである。

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うのであるが、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もっぱら一般公益のなか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、かかる利益も右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といえることができる（最高裁昭和53年3月14日第三小法廷判決・民集32巻2号211頁，最高裁昭和57年9月9日第一小法廷判決・民集36

巻9号1679頁参照。)のである。

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ある。

本件認可処分による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ないが、工事計画の認可処分により、工事が進行することで将来必然的に侵害されるおそれのある者であることは明確である。

被告の主張及び被告引用の前記判決例は、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は行政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ないとして原告適格を否定したが、あまりにも狭い解釈で到底認められないものである。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ある。

行政処分により認められた施設や工事予定地等事業地の周辺住民の騒音、振動等により健康又は生活環境に著しい被害を直接受けるおそれのある者も原告適格が認められている（小田急線の高架式にする都市計画事業の認可取消を求める事案での最高裁大法院判決平成17年12月7日民集59巻10号2645頁）。これら周辺住民は事業認可処分により直ちに直接的に騒音や振動等により健康又は生活環境の被害を受けるわけではないが、原告適格が認められたのである。これは認可処分により工事が進めば将来必然的に騒音や振動等により健康又は生活環境が侵害されるおそれのある者であるから原告適格が認められたのである。

そうであるならば、本件工事計画予定地に不動産を所有するなど物権的な権利を有している原告は、本件認可処分により、工事が進めば将来必然的に、土

地等の物権的権利の提供を求められ権利を失うことが必然であるから、違法な本件認可処分取消を求めて提訴する原告適格が認められるべきである。

本件工事計画予定地に不動産を所有するなど物権的な権利を有している原告は、任意に不動産の権利を事業者である参加人に売らなければ事業予定地の不動産の権利をいきなり失うことは無い。しかし、不動産やその上の物権的権利を事業者である参加人に売らなければ、事業者は土地収用法により強制的に物権的権利を奪うことは明らかである。

このような場合、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あるが、土地収用法の事業認定取消請求をする迄、本件工事計画の認可が違法であること理由に工事計画の認可処分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ない。土地収用法による土地収用は最後の手段であり、工事がかなり進んだ段階で初めて行われる。その段階で、工事計画の認可処分の違法性を主張しても遅すぎるのである。

土地収用法の事業認定が行われると、土地収用委員会の裁決が行われる。土地収用法では、収用裁決の審理において、土地等の物権権利者が、事業自体の違法性を訴えても、収用委員会は違法性に関する審理はせず、専ら土地の金銭的評価だけを審査するのみである。このため、事業自体の必要性や適法性が全く収用委員会で議論されないまま、金銭的な補償のみで、物権が奪われていく。土地収用法の収用委員会の採決が先行して強制的に土地等が奪われて、先に事業が完成してしまうのが現実である。そのような段階まで土地等の権利者に待てというのはその権利を実質的に奪うに等しいのである。

土地等の物権的権利者が、違法な本件工事計画認可処分により、将来自己の土地等の不動産が本件工事計画の事業予定地に提供することを拒否して、本件処分の取消請求訴訟を提起する原告適格が認められないとすることは、これら土地等の物権的権利者から、工事計画自体の違法性を主張しその取消を求める

訴えの権利を奪うものであり、誤った主張である。

第6 原告各自の、本件認可による工事及び工事完成後の中央新幹線の運行により受ける被害予想と、原告各自の原告適格について

原告らは、行政事件訴訟9条による、本件認可処分により、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として、原告適格を有するものであるが、本件認可処分により、侵害され又は必然的に侵害されるおそれのある利益について、原告各自別に、別表で個別に記載するものである。

なお、別表に記載した原告各位の個別的利益については以下の通り解説する。

- 1 原告全員は、本件認可処分の取消請求訴訟を提起するに付いて、南アルプスの自然環境の保全及び享受する権利を原告適格として有している点に関しては既に主張した。
- 2 また、中央新幹線の輸送の安全性を求める権利又は利益を原告適格として認めるべき点に関しては、原告全員に認めるべきであるとして、既にその理由は主張した。
- 3 その他の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は、別表にその被害想定内容を原告ごとに被害が想定される項目に●印を記載した。

この場合、前記小田急大法廷判決は、原告適格に関する具体的判断として、東京都環境影響評価条例第2条5号の「事業者が対象事業を実施しようとする地域及びその周辺地域で当該対象事業の実施が環境に著しい影響を及ぼすおそれがある地域」を「関係地域」として定められていると言う事情を考慮して同地域に居住する者の原告適格を肯定したことを参考にすることが出来る。



本件認可処分には環境影響法による横断条項が適用されるので、環境影響法に基づく環境影響評価手続きでの、本件事業の実施が環境に著しい影響を及ぼすおそれがある地域であるか具体的に本件認可に係る環境影響評価書との関係で検討する必要がある。

別表の備考欄には原告住宅地と本件認可による中央新幹線の予定路線との距離の近い原告に関しては、その距離を記載した。

以下、被害項目ごとにその概要と原告らとの関係を明記する。

(1) 上水道飲料水に対する汚染被害のおそれのある原告

- ① 神奈川県在住の原告は、相模川の河川水が上水道の水源となっている。中央新幹線の神奈川県内工事により、相模川及びその支流の河川に、中央新幹線工事による汚染水が流入することが予測されている。その結果、相模川の水を飲料水源とする神奈川県在住の原告には、飲料水の汚染の危険性を防止する為に本件認可の取り消しを請求する原告適格がある。
- ② 山梨県の原告の内、甲府市の一部、昭和町、中央市、笛吹市の一部、南アルプス市、富士川町の住民原告は、山梨県内の中央新幹線工事予定ルート近くにある深井戸が各市の水道水源となっている。中央新幹線の高架部分及び駅舎工事により飲料水源である地下水が汚染される危険性があり、これらの原告には飲料水の汚染の危険性を防止する為に本件認可の取り消しを請求する原告適格がある。
- ③ 長野県飯田市市民は上水道水源地域近くを中央新幹線トンネル工事が行われるが、その水道水を飲料としている原告がいる(丙5の1、8-2-4-5頁)。中央新幹線工事のトンネル工事による土砂や地盤強固剤等の薬液等により水源が枯渇したり汚染する結果、飲料水が汚染される危険性が高い。飲料水の汚染の危険性を防止する為に本件認可の取り消しを請求する原告適格がある。
- ④ 愛知県春日井市在住の原告は、上水道として使っている春日井市の水道水源である地下水が、中央新幹線トンネル工事により汚染され、飲料水が汚染され

る危険性があり、飲料水の汚染の危険性を防止する為に本件認可の取り消しを請求する原告適格がある。

- ⑤ 静岡県の内大井川の水を上水道に使っている地域は8市2町で、川根本町、藤枝市、島田市、藤枝市、焼津市、掛川市、牧之原市、菊川市、袋井市、御前崎市、吉田町の住民62万人である（甲CS15号証）。

この地域に居住している原告は大井川が中央新幹線工事により汚染されることにより飲料水が汚染されること、大井川の水量が減少することで、渇水対策など飲料水の節約等を求められるなどの被害を受ける危険性があるので原告適格を有している。

- (2) 簡易水道又は井戸水による飲料水源の枯渇又は汚染被害のおそれのある原告  
簡易水道又は自家井戸を飲料としている原告で、中央新幹線工事により、井戸枯れ又は監視水道水源の汚染が心配される原告らには、飲料水の枯渇や汚染の危険性を防止する為に本件認可の取り消しを請求する原告適格がある。

長野県大鹿村の大河原簡易水道を使っている原告は、中央新幹線のトンネル工事により簡易水道源が枯渇したり汚染する危険性があるので、その原告は原告適格がある（丙5の1、8-2-4-3頁）。

- (3) 井戸水を飲料以外の生活用水として使っている原告で、中央新幹線工事の為に井戸が枯れるか、汚染される危険性の原告がいる。その原告は生活用水を利用する権利や利益があり、これらの被害を受ける危険性を防止する為に本件認可の取り消しを請求する原告適格がある。

- (4) 農業用水に井戸水や湧水を利用している原告で、中央新幹線工事が原因で井戸が枯れ、湧水が枯れる危険性を心配している原告がいる。これら原告には農業用水を利用する権利があり、中央新幹線の工事計画の認可取り消しを求める原告適格がある。

- (5) 中央新幹線の列車走行による騒音、低周波や振動、微気圧等の被害を受ける可能性がある原告の原告適格。

軌道中心線より両側 800m の範囲を騒音振動の及ぶ範囲と想定した。

環境省の告示による新幹線鉄道騒音に係る環境基準の類型の当てはめについては各都道府県が行っているが、鉄橋部分の取り扱いには半径 600メートルから 800メートルの範囲で都道府県が指定していることを考慮し、中央新幹線の高架橋や橋梁部分の騒音に関しては、鉄橋と同視し最大半径 800メートルの範囲の原告は騒音被害を受ける地域と想定し原告適格を主張する。

新幹線の振動に関しては、環境基準は無く、勧告値が 70 デシベル以下と騒音と同じレベルであるので、騒音と同様、軌道中心線より両側 800m の範囲の原告には騒音同様に原告適格があると考えられる。

(6) 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、低周波、振動、大気汚染の被害を受ける可能性がある原告らの原告適格

中央新幹線のトンネル工事による非常口周辺の住民、高架橋や橋梁、駅舎、車両基地、保守基地等の中央新幹線の施設の建設予定地周辺から 200メートル以内の原告らはこれらの被害を受ける可能性があり原告適格を有している。

参加人の環境アセスでは、建設機械の騒音の距離減衰を工事現場から 200メートルの範囲で予測している（丙 3 の 2 環 2-7-2～環 2-7-60 頁、丙 5 の 2 環 2-8-3～環 2-8-41 頁、丙 6 に 2 環 2-7-9～環 2-7-41 等他県も同様）。

また建設機械による大気汚染の寄与濃度を高架橋等施設から 120メートル以内を予測している（丙 3 の 2 環 1-4-27～環 1-4-47 頁等他県も同様）。

建設機械の振動の距離減衰についても 200メートルの範囲内で予測している（丙 3 の 2 環 3-5-1～環 3-5-7、丙 5 の 2 環 3-5-1～環 3-5-6 頁等他県も同様）。

少なくとも高架橋部分、駅舎、保守基地、車両基地、非常口から 200メートル以内に居住する原告には、これらの被害を受ける可能性があるため、原告

適格がある。

(7) 建設機械や建設資材及び残土運搬車両の走行により、騒音、振動、大気汚染、交通渋滞の被害を受ける危険性がある原告には原告適格がある。

参加人は環境アセスでは建設機械や資材の運搬車の騒音振動付いては一部の道路端から200メートルの範囲でしか騒音、振動、大気汚染を予測していない(丙3の2、環2-7-2～環2-7-60頁等)。

大気汚染については道路端でしか予測していない(丙3の2、8-1-1-62頁)。

しかも最大の問題は、工事関係者車両特に残土運搬車両の通行する道路やその走行範囲がいまだに決まっていないことである。

これは残土捨て場(置き場)の場所とそこへの運搬する残土量が決まっていないので、運行車両の台数もルートも運行期間も決められないのが現実である。

中央新幹線はトンネル部分が多いため、巨大な残土が、中央新幹線の工事計画や予定されている1都6県の特に山岳地帯など谷筋に棄てられる可能性が多い。その為広範囲に残土運搬車両が通る可能性がある。

現に飯田市を中心とする伊那谷ではかなり広範囲に残土捨て場と運搬ルートが議論されていることを考慮すると、今後他の地域でも残土の捨て場とそのため車両運行ルート等が議論されることが予想される。

原告らのうち、中央新幹線の予定ルートから離れている原告でも、残土運搬車両が居住地に近い道路を通る可能性がある。その場合には車両による騒音、振動、大気汚染、生活道路の交通渋滞など穏便で健康的な生活環境に被害を受ける可能性があるので、中央新幹線の予定ルートからかなり離れている原告も残土運搬車両のルートが決まるまでは、広範囲に運行ルートが予想されるとして原告適格が認められるべきである。本件一覧表ではいまだ残土運搬車両の運行ルートや残土捨て場が決まっていないので、車両が運行される可能性として

かなり広範囲な地理的な範囲の原告にも原告適格を主張している。

これは被告及び参加人が残土置場とそこへの車両の運行ルートを決めていないか明らかにしていないことが原因である。

従って、今残土置き場等が決まり残土運搬車両の運行ルートも決まれば、その運行に基づいて新たにその関係の原告適格を絞ることも有りえる。

#### (8) 日照被害を受ける危険性がある原告の原告適格

中央新幹線の高架橋や駅舎、保守基地、車両基地、非常口の建造物による日照被害が予測されている。

これらの建造物から北方や北西方向に110メートルの範囲の原告は日照被害が予想される。

参加人は環境アセスでは高架橋の敷地境界からの日影線の距離と日影時間とを予測しているが、これによると敷地から110メートルで日影時間が1時間以下になるところが多い（丙5の2、環11-2-1～環11-2-3頁、丙3の2、環10-2-1～10-2-12頁等）

日照が阻害され日常の生活での日照を受ける権利の侵害や暖房費の増加等の経済的不利益等人格的利益が侵害される危険性があり原告適格を有している。

#### (9) 地盤沈下の危険性のある原告の原告適格

中央新幹線のトンネル工事により、トンネル上部又はトンネル中心線から37メートル以内の原告は、トンネル工事により居住地の地盤が沈下する危険性がある（証拠甲CK20号及び原告準備書面15の31頁）。沈下すれば、自宅建物が毀損し傾くなど所有権が侵害されるばかりか、沈下による生活の不便等による精神的苦痛や建物の建て替えなど経済的被害を受ける可能性がある。参加人の用地補償に関する説明文書のなかに、トンネル工事により建物等の沈下が予測されるのでその調査範囲として、トンネル端から30メートル（トンネル中心線からだ37メートル）の住民宅を対象に測量調査を行うことが書かれている（甲CK41）。沈下の危険性の安全面を考慮すると、トンネル中心線か

ら37メートルではなく100メートルの範囲に居住する原告は、原告適格を有する。

#### (10) 景観が阻害される原告らの原告適格

中央新幹線の橋梁部及び高架部、駅舎、保守基地、車両基地、変電施設、換気施設の建設に伴い、沿線の景観が毀損される原告がいる。

##### ア 山梨県内の原告について

特に高架部分が多い山梨県内の原告の内、甲府盆地を中心に居住する原告らは中央新幹線施設が出来ることで、富士山が見えなくなったり、南アルプス山脈の景色が見えなくなったり、八ヶ岳連山の景色が阻害される等の被害を受ける。この点に関しては、参加人も環境アセスで景観阻害を認めて調査をしている。参加人の調査では主要道路から中央新幹線高架橋により富士山や南アルプス、八ヶ岳等の眺望が見えなくなる部分を一部予測している。

中央市で中央新幹線予定地北側約250メートルの範囲と南アルプス市で中央新幹線北側約500メートルの範囲で富士山が見えなくなる、

笛吹市や甲府市、南アルプス市で中央新幹線南側約700メートルの範囲及び富士川町で中央新幹線南側約1kmの範囲で八ヶ岳が見えなくなる等が予測されている。

また中央市では中央新幹線より南側約100メートルの範囲で南アルプスが見えなくなることが予測されている。(丙3の2、環17-3-1~13頁)。

従って、原告らの内上記範囲に居住する原告らには富士山、八ヶ岳、南アルプス等の眺望が阻害される景観被害が予測されるのである。

日常的な視点からの予測のフォトモンタージュでは中央新幹線予定地点から約700メートルの範囲で予測している(丙3の1、8-5-1-60~93頁)。これらの予測から見ても中央新幹線から約700メートル以内に居住する原告は、日常的な景観を侵害されることから原告適格を有している。

また、主要な眺望変化では約2700メートルまでの範囲の眺望の予測を行

っている（丙3の1、8-5-1-26～55頁）。

これらの予測から見ても、中央新幹線施設から約2700メートル以内に居住する原告らには景観侵害に対する原告適格を有している。

参加人は甲府盆地全体の中で中央新幹線が出来た場合の高架橋や橋梁部、駅舎等が見える範囲を予測して地図を作成している（丙3の2、環17-1-19）。この範囲に居住する原告は中央新幹線の建設に反対している者であり、中央新幹線が見えること自体が景観を侵害すると考えているので、景観に関する原告適格を有している。

#### イ 長野県の原告について

長野県は、高架橋、橋梁部（天竜川を渡る）、長野県駅、保守基地、非常口、坑口等が地上に出ている。

参加人は環境アセスに於いて、日常的な眺望に関しては中央新幹線から水平距離で200メートルから400メートルの範囲で予測してフォトモンタージュを作成している（丙5の1、8-5-1-4頁、丙5の2、環17-2-21～33頁）。

また主要な眺望地点からの景観を予測しているが、中央新幹線施設からの距離は最大約6.9kmである（丙5の1、8-5-1-3頁、丙5の2、環17-2-3）。自然豊かな地域の中に居住する原告らは、居住地点に限らず、大鹿村、飯田市及び豊丘村、喬木村、高森町の主要な眺望地点からの眺望に中央新幹線が視野に入ることに對しても眺望の侵害と受け止めている。飯田市及び豊丘村、喬木村、高森町、に居住する原告には自己の居住地に限らず自然豊かな自然景観が中央新幹線によって害されることから被害を訴えており原告適格を有する。

#### ウ 岐阜県の原告について

岐阜県は駅を中心に地上部の高架橋や、橋梁部、車両基地、保守基地、非常口など地上部がある。

日常的な生活の場から景観に関しては中央新幹線から約200メートルから300メートルの範囲で眺望を予測している。又主要な眺望景観の変化に関しては中央新幹線から約300メートルから700メートルの距離からの眺望を予測しているが、4000メートルの距離からの予測も行っている(丙6の1、8-5-1-12~39頁)。

従って、中央新幹線から約4000メートル以内に居住する原告らは、中央新幹線の施設が出来ることで、眺望や景観が侵害される原告適格を有している。

#### エ 東京都、神奈川県、愛知県の原告ら

(ア) 神奈川県の場合は、相模川橋梁部及び換気施設の眺望景観阻害である。

参加人の環境アセスでは主要な眺望点からの景観状況については約300メートルから1500メートルの範囲で予測している(一カ所烏屋の車両基地の眺望に関して約3.7kmからの眺望を予測している)。また日常的な視点での眺望は中央新幹線の換気施設から約200メートルの範囲で予測している(丙2の1、8-5-1-2頁~3頁、8-5-1-36~43頁)。

少なくとも上記日常生活の視点からの予測範囲の距離はフォトモンタージュを見ても近くに見えるので、居住する原告との関係では山梨県の予測距離を参考にすれば約700メートルの範囲に居住する原告には景観に関する原告適格があると考えべきである。

(イ) 東京都の場合

参加人の環境アセスでは換気施設から約200メートルの地点からの眺望の予測を行っている(丙1の1、8-5-1-6~7頁)。

これもあまりにも近接過ぎるフォトモンタージュであり、山梨県の日常の視点からの予測距離約700メートルを参考にすれば中央新幹線から約700メートルの距離に居住する原告には景観に関する原告適格を有する。

(ウ) 愛知県の原告

参加人の環境アセスでは換気施設、保守基地、変電施設等中央新幹線施設から



約800メートルの名古屋テレビ塔と約2000メートルの弥勒山展望台地点からの眺望の予測を行っている（丙の1、8-5-1-1～12頁）。

中央新幹線の換気塔及び変電施設は、名古屋市民の宝である名古屋城、名城公園などに隣接し、名古屋市民の名古屋城を中心とする景観利益を阻害するもので、名古屋市民の原告全員が原告適格を有している。

（11）地域の自然環境の保全を求める権利及び自然とふれあう権利

原告らは南アルプスの自然環境だけでなく、自らが居住する地域の自然環境が中央新幹線工事の為に現況が侵害され、地域の豊かな環境が失われることを危惧している。原告らは自らの豊かな人格を形成し享受するために地域の豊かな自然環境を残そうと日頃からその保全に強い関心を持っている。また豊かな自然とふれあうことに喜びを受けている。

既に山梨実験線では、中央新幹線の工事で地下水が枯渇したり、逆に異常出水が出るなどの被害が発生した。また残土置場により豊かな自然が破壊された経験を受けている。

中央新幹線も86%が地下トンネル工事であるため、地下水脈の破壊、河川水の汚染等による地域の自然環境の破壊が危惧される。当該自然環境から遠く離れた人も広い範囲から自然にふれあうため訪れるから、守ろうとする自然環境からの距離で限定すべきではない。このような地域の自然に関心をもつ原告の原告適格を考える場合は、中央新幹線から一定の距離に限定されるべきではない。

特に、残土置き場による原告地域の自然環境への影響も危惧されているが、残土置場が殆ど決まっていない。そのため、どこに残土が捨てられるのかによってその地域の自然環境への影響が心配される。

従って、現段階では残土置場が殆ど決まっていない段階であるので、今回の一覧表ではかなり広範囲の原告が、地域の自然環境への影響を心配しており、広範囲の原告に原告適格があるとして主張している。

今後残土置場が明確になれば、自然環境への影響を訴える原告適格の対象も変わると考えられるが、現段階では広範囲にならざるを得ないことを付言するものである。

#### ア 東京都

中央新幹線の工事に伴う汚染水は処理されて城南河川水系（目黒川、呑川）に流入することを参加人は認めているが、十分な処理対策が行われるか疑わしい。中央新幹線の工事対象地区の地下水は重金属の汚染が危惧されており、中央新幹線工事で表出すると住民の健康に害をもたらす危険性が高い。

また、大田区洗足池が中央新幹線ルート近くにある。地下トンネルが近くを通過するが、同池の湧水や周辺の地下水への影響が心配される。

洗足池に近い大田区、品川区、世田谷区の原告は洗足池を中心とする豊かな自然環境を護る権利や自然との触れ合いが脅かされることから原告適格を有している。

また町田市市内はトンネルで通過する地域が、町田市、八王子市、川崎市の境界付近で豊かな自然環境が残っている地域である。原告森和幸（原告番号63）は椎茸栽培をするなど豊かな自然環境で農業をしている。野津田公園や尾根緑道も換気施設等に近く、自然環境の影響を受ける危険性がある。

町田市民はこの地域の自然環境に触れあい保全を求める原告適格を有している。

八王子市民も居住地周辺の自然豊かな場所に残土置場が来る危険性もあり、原告適格を有している。

#### イ 神奈川県

神奈川県には川崎市、相模原市を中央新幹線が通過するが、参加人のアセスでは、主要な市民のふれあいの場として、多摩川緑地、等々力緑地、菅生緑地、王禅寺釣り施設、相模川散策路、道志川、鳥居原園地と中央新幹線施設との関係を予測している（丙2の1、8-5-2-7～25頁）。

参加人は、環境アセスの中では、中央新幹線の橋梁工事により河川への利用制限があることは認めながらも相模川散策路への影響は認めなかった。

しかし、橋梁工事により相模川及びその周辺の著しい自然景観が害され、自然とのふれあいも阻害されることから、相模原市民は原告適格を有する。

また中央新幹線工事により相模川の河川の汚染も心配される。相模原市民の外にも相模川の自然とのふれ合い等が害される危険性もあり、相模川近隣の原告にも原告適格がある。

残土捨て場に関しても川崎市の扇島や本牧ふ頭も候補に挙がっているなど、港湾に埋め立てることが検討されている。従って港湾周辺に居住する原告にも港湾の自然環境を保全する原告適格がある。

また鳥屋の車両基地は周辺の山を削って、約300万m<sup>3</sup>もの残土を盛土して作ると言われているので、車両基地及びその周辺の自然環境及び景観が害されることは明らかである。鳥屋地域に居住する原告には、自然へのふれあいや自然の保全を求める原告適格を有している。

#### ウ 山梨県

山梨県の自然とのふれ合いに関して、参加人は、環境アセスで14カ所の主要な人と自然とのふれ合い活動の場と中央新幹線工事による影響を予測している（丙3の1、8-5-2-1～44頁）。

山梨県の中央新幹線工事は、高架橋、橋梁、駅舎、保守基地等地上部が多い為、景観の阻害と自然環境への影響及び自然とのふれ合いの場を、景観阻害を中心に奪うものである。参加人の環境アセスの視点は、中央新幹線の施設が直接、自然とのふれあいの場を改変しなければ自然とのふれ合いの場を阻害したとは言えないという間違った視点で予測評価している。しかし、景観が阻害され、自然景観も含む豊かな自然とのふれ合いが阻害される被害を受けるのである。

この点では甲府盆地に居住する原告の殆どが自然とのふれ合いの原告適格を

有している。

特に甲府盆地に作られる中央新幹線の残土置場が殆ど決まっていないため、山梨県内の自然豊かな場所は残土置場の候補になる可能性が高い。

北杜市や富士吉田市、南都留郡の原告も中央新幹線のルートからは離れているが、残土置場になる可能性があるので地域の自然を保全したいと願う市民は原告適格を有している。

富士川町高下には保守基地や変電施設が作られ、周辺の自然環境に影響を与える。

また、早川町は橋梁、非常口、残土置場が豊かな自然環境の中に作られる。山梨県民が早川の渓谷美等豊かな自然環境を求めて訪れる機会も多く、地域の自然環境及び自然との触れ合いの場が影響を受けることが明らかであり、山梨県民は原告適格を有している。

## エ 静岡県

静岡県は大井川の源流部に中央新幹線トンネル工事が行われることで大井川源流部の水が毎秒2トン減少することを参加人が認めている。この対策として参加人は樫島までの導水路トンネル工事を予定しているが、導水路トンネル工事で大井川源流部の自然環境の新たなる影響が危惧されている。大井川の減水で大井川を飲料水の上水道水源や農業用水、工業用水に使っている自治体は8市2町である。さら参加人は大井川源流部の燕沢の河川敷に約360万㎡もの残土置場も計画している。

また大井川源流部には工事関係者の宿舎も予定され、これら工事関係者の日常生活の雑排水等が大井川に排出される結果大井川の河川が汚染される危険性が高い。

大井川の水を飲料水や農業用水、工業用水に使っている8市2町の川根本町、藤枝市、島田市、藤枝市、焼津市、掛川市、牧之原市、菊川市、袋井市、御前崎市、吉田町の住民62万人は中央新幹線の工事で水問題で影響を受ける（甲

CS15)。

そればかりか、静岡市民も含めて静岡県人は豊かな大井川の源流部の自然環境を静岡県の誇る自然環境として護り、享受し、自然との触れ合いの場として利用しているが、河川の汚染等を初め、残土置き場等自然環境が中央新幹線工事で影響を受けるので、大井川下流域の居住する原告には原告適格を有するものである。

#### オ 長野県

大鹿村は南アルプス赤石岳や荒川岳等の登山口としてまた豊かな自然環境が壊されずに残された地域として、大鹿村民だけでなく、周辺地域の住民や全国から訪れている。ところが、大鹿村には中央新幹線工事によりトンネルが掘られるだけでなく、橋梁、トンネル坑口、変電施設、非常口、残土仮置き場等の工事が予定されている。これらの施設の建設で、大鹿村の地域の自然環境が害されることを危惧しており、大鹿村村民の原告は全員は地域の自然の享受や自然との触れ合いが阻害されるので原告適格を有している。

大鹿村の豊かな自然環境を求める者は全国的にいるが、少なくとも、長野県諏訪市周辺から伊那谷に掛けて居住する原告には、大鹿村の自然環境を保全する原告適格を有している。

また、中央新幹線施設は飯田市を中心にトンネル及び橋梁、高架橋、駅舎が出来る。このため、沿線の自然環境や景観、自然との触れ合い等が害される。

中央新幹線沿線付近には風越山山麓公園、風越公園、清水で有名な猿倉の泉、妙琴原公園等市民が憩う場所付近を通過する。このため、これら自然と触れ合う市民の自然環境への影響が危惧される。また、残土置場も豊丘村に予定され、新たな自然環境への影響も危惧される。飯田市及び下伊那郡に住む原告は、地域の自然環境の保全を求め、自然景観及び自然との触れ合いを求め、中央新幹線工事等によるこれら影響を阻止する利益があり原告適格を有している。

木曾谷の南木曾町には中央新幹線の非常口が2か所作られる。

南木曾町には、観光地で有名な妻籠宿があり隣町には馬籠宿と昔の宿場町を生かした自然と融合した街づくりをして全国から多くの観光客が訪れている。

南木曾町住民の原告にとって、このような自然と融合した古い宿場町としての生活の中に、飯田市方面に行く唯一の道路沿道付近に中央新幹線トンネル工事の為の非常口が2か所作られることにより、豊かな自然環境が、トンネル自体による地下水の枯渇などによる自然環境への影響及びトンネル工事関係車両の通行により大気汚染、騒音等による静穏な自然環境自体が害され、自然との触れ合い等が害されるので、原告適格を有している。

#### カ 岐阜県

参加人は環境アセスで、中央新幹線施設周辺約600メートルの範囲で生態系の調査を行っている（丙6の1、8-4-1-5）。その上で、環境アセスの予測結果として、哺乳類、鳥類、両生類、昆虫類、魚類、底生動物、陸産貝類において、中央新幹線の工事の実施や施設（トンネル、地表式、掘割式、嵩上げ式、駅、車両基地、換気施設、変電施設）の存在により、生息環境の一部が消失・縮小する可能性があるが、その程度はわずかであり、周辺に同質の生育環境が広く分布していることから生息環境は確保され、事業の実施による影響の程度はわずかであり、重要な動物の生育環境は保全されるとする（丙6の1、8-4-1-52～120頁）。

しかし、岐阜県内は地上部も岐阜県駅を中心に、車両基地等地上部も多く、周辺の自然環境への影響は大きい。特に中津川市千旦木に作られる中部車両基地は猛禽類の生息エリアがあり餌場となっているので、土木工事による改変で餌場の喪失等猛禽類の生息に大きな影響がでることが危惧される。

また岐阜県東濃地域には日本の重要湿地500に選ばれている土岐市の湧水湿地群、東濃湧水湿地群等多数の湧水湿地があり、これらの湿地が中央新幹線ルートに45カ所あり、車両基地付近には岩屋堂湿地もあり、ここには環境省のレッドリストに記載されている絶滅危惧種のハナノキやシデコブシが自生し

ている。自然環境への影響が懸念される。

中央新幹線工事に近い場所には、自然歩道と自然環境が一体となった自然との触れ合いの場となるところがある。参加人の環境アセスでも6か所の調査地点を調査している（丙6の1、8-5-2-1～18頁）。

参加人の予測評価は、中央新幹線の施設が、これら自然との触れ合いの場の改変をしていないので、景観上は影響を受けるが景観の変化は一部区間に限定されるので変化の程度は小さいと評価している（丙6の1、8-5-2-15）

しかし、中央新幹線の施設により景観が阻害され、自然と歩道等が一体となっている自然の触れ合いの場が壊されることが危惧されている。

また 中央新幹線は木曾川橋梁で木曾川を横断するが、岐阜県内の工事が出る排水はいずれも木曾川水系に流される。このため木曾川の水質が汚染される危険性がある。岐阜県民は木曾川水系の水質を保護することで、親水環境を保全し、小淵ため池公園に代表するように親水と自然との触れ合いを重視している。このような立場の県民からみると、木曾川水系が汚染される危険性があることに対し、保全の為の訴訟提起の原告適格を有している。

## キ 愛知県

参加人は環境アセスで、中央新幹線施設周辺約600メートルの範囲で生態系の調査を行っている（丙7の1、8-4-1-5）。その上で、環境アセスの予測結果として、哺乳類、鳥類、爬虫類、両生類、昆虫類、魚類、底生動物、クモ類、陸産貝類において、中央新幹線の工事の実施や施設（トンネル、駅、換気施設、変電施設、保守基地）の存在により、生息環境の一部が消失・縮小する可能性があるが、その程度はわずかであり、周辺に同質の生育環境が広く分布していることから生息環境は確保され、事業の実施による影響の程度はわずかであり、重要な動物の生育環境は保全されるとする（丙7の1、8-4-1-47～69頁）。

また春日井市の非常口、保守基地周辺のオオタカ（西尾ペア）の営巣中心域

に関わることを認めながら、営巣中心域を回避するように計画するとか、工事車両の台数など調整するなど影響を回避する環境保全措置を検討していると述べているが（丙 7 の 1、8-4-1-70～71 頁）、営巣への影響が危惧される。

このように春日井市及び春日井市に隣接する名古屋市守山区居住の原告には地域の自然環境を保全することについての原告適格がある。

また木曾川水系の親水機能が、中央新幹線工事で河川が汚染される危険もあり、木曾川周辺の原告には原告適格がある。

さらには残土置場が決まっていないため、広範囲な自然環境のどこかが残土置き場になる可能性がある。

瀬戸の巨大な谷となっている陶土採取場や名古屋港湾などが残土捨て場の候補地になっているとの情報もある。従って広範囲な原告らに自己が居住する地域の自然環境が影響を受ける危険性があり、広範囲な原告に原告適格がある。

以上