

平成28年（行ウ）第211号、平成31年（行ウ）第115号工事実施計画認可  
取消請求事件

平成28年（行ウ）第211号事件原告ら 川村晃生 外737名

平成31年（行ウ）第115号事件原告ら 奈須 利江 外66名

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 28

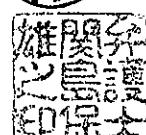
2019（令和元）年12月20日

東京地方裁判所民事第3部B②係 御中

原告ら訴訟代理人 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 聰



同 弁護士 和泉 貴士



第1 原告適格に関する中間判決をすることには反対である。

## 1 中間判決に反対の理由

裁判所は前回の法廷で、来年3月までに原告適格に関する中間判決をしたい旨の意向を示した。

しかし、原告らは、全員が、原告適格を有しており、原告適格の中間判決をする必要性は無い。

裁判所は、全原告の原告適格を認める中間判決を下すのであれば、あえて中間判決という形をとらなくても終局判決で原告適格と処分の違法性に関する判断を示せば足りるものである。

裁判所が、原告適格に関する中間判決をするということは、一部の原告か、又は全原告の原告適格を否定する可能性を示すものである。

しかし、現時点では、裁判所が原告適格に関する判断をするには、材料は揃つておらず判断することは出来ない。

## 2 中央新幹線の路線と原告ら住居地等との位置関係を示す住宅地図の必要性

特に、原告らは、被告及び参加人に対し、中央新幹線の路線と原告らの居住地及び原告らの不動産所在地と路線との関係明らかにするため、中央新幹線の路線を縮尺2500分の1の住宅地図に記入したもの提出を求めてきたが、この提出は未だ提出されていない。

本件認可申請添付の路線平面図は5万分の1の縮尺地図であるため、原告ら居住地との位置関係や原告ら所有地等不動産所在地との位置関係を明確に裁判所に示すことが出来ていない。路線を計画し、工事の計画認可申請をしたのは参加人である以上、路線とその沿線住民との環境問題を明らかにするために精々縮尺2500分の1の住宅地図に路線を正確に落とせるのは参加人と被告しかいない。

原告らが、2500分の1の縮尺の住宅地図に路線を落としたものを要求しているのは、参加人が被告に本件認可申請をした際に添付した図面の中で、駅（停車場）及び車両基地の所在地の平面図が縮尺2500分の1の住宅地図に記載し

て提出されている。この2500分の1の縮尺であれば、住宅地図に原告らの住所地や不動産所在地を指示することが可能であるので、それと同じ縮尺2500分の1の住宅地図に中央新幹線の路線及び駅施設、車両基地、保守基地等の施設を記入したものの提出を求めるものである。

参加人は、原告らの前記要求に対し前回の法廷で、一定の範囲の住宅地図を特定してほしいとの要望を行った。参加人は、原告らが一定の範囲を指定すれば縮尺2500分の1の地図に中央新幹線の路線、停車場、車両基地、保守基地、変電所、非常口の位置を記入したものと想するものである。

そこで、原告らは、中央新幹線の地上部（トンネルから地上部に出る場所ではトンネル出口からトンネル側1000mの部分も含む）の路線の中心線及び施設から両側1000mの範囲及びトンネル部の非常口から半径1000mの範囲の縮尺2500分の1の住宅地図に、中央新幹線の路線（トンネル部と地上部が分かるように色塗り等で区別したもの）及び停車場、車両基地、保守基地、変電所、非常口の平面図を住宅地図に記入したものの提出を求めるものである。

これらの地図が証拠として出ないと、沿線原告らの居住地や原告所有不動産の位置と中央新幹線の路線及び施設との位置関係が正確に把握することは出来ないので、裁判所が原告らの原告適格を判断する際の証拠、材料としては不十分で判断が不可能である。

### 3 環境影響評価と施設の特定性が明らかでない問題

原告らは前記路線図の問題以外にも、様々な求釈明を被告及び参加人に行っている。原告らは準備書面27（令和元年10月11日付）で、被告及び参加人に対し求釈明を行った。求釈明は準備書面27に限らず、それ以前から準備書面8、同12、同16でも繰り返し釈明を求めてきたが、未だ被告及び参加人は求釈明に答えようとしていないのである。

原告らの健康及び生活環境への影響に関して、参加人の環境影響評価では参加人が建造しようとしている施設（停車場、車両基地、保守基地、非常口、変電所、

換気塔等) の形状や規模が明らかでないので、それを明らかにすべきことを求めた。

これに対し、被告は、被告準備書面 14 の 5 頁で、「参加人が個別の環境影響評価項目ごとに仮定した諸施設の形状等は、各都道府県の補正後評価書に記載の通りである」と、回答にならない回答をしているに過ぎない。

各都道府県の補正後評価書には、全くその仮定の施設の形状等の記載が無いから、原告らは、その仮定とした施設の形状・外観・規模を明らかにするように求めているのであって、被告の対応は回答にならないものである。被告も参加人も、仮定の施設の形状等を明らかにすると環境影響評価自体が杜撰で違法であることが明らかとなることを恐れて明らかにしようとしているのである。

#### 4 輸送の安全性に関する被告及び参加人は求釈明に回答すべきである。

原告らは、輸送の安全性に関する被告に求釈明を行っている。

原告らは準備書面 8, 同 12、同 16、同 27 で、火災等の事故時に乗客の安全な避難について山岳トンネルの避難路（斜坑等）の具体的構造、距離・勾配や避難の為の手段の具体的検討、超電導磁気浮上式という日本で初めての経験での磁力線の事故時での消磁の為の具体的手順など、事故が生じた場合に乗客を安全に避難させるための対策や対応を明らかにするよう求釈明した。

しかし、被告は、トンネル坑口・立坑・斜坑・作業坑から外部に避難する、万一千メートルの途中で停止した場合は新幹線・山梨実験線の経験に立脚して対応方法は明確化しており、実用化に必要な技術や運営方法の確立の見通しが得られていると主張するのみで（被告準備書面 6）、具体的にどのような対応をとるのか、いかなる実用に必要な技術や運営方法の確立の見通しも具体的に明らかにしていない。

中央新幹線は時速 505 キロメートルという飛行機並みのスピードで走行し、しかも 86 % が地下トンネルである。わずかな故障や事故でも乗客の生命や健康が危険となる大事故に発展する危険性が高い。

地震多発国の日本で、中央新幹線は、断層や破碎帯の巣と言われる日本構造線、中央地溝帯で構成されている南アルプスをトンネルで横断する為、地震の際にガイドウェイ等が破損したりした場合の乗客の輸送の安全対応が問題である。また愛知県では亜炭鉱跡の陥没の危険性、岐阜県ではウラン鉱による放射能汚染の存在も指摘されている。これらにどのように対応しているのか原告らは被告に対し具体的な対応を求証明しているが、未だに回答が無い。

中央新幹線の輸送の安全性が確保されているかどうかは、東京、名古屋、大阪間の移動には中央新幹線を利用せざるを得ず、その乗客となる可能性の高い原告にとって、本件認可処分により、中央新幹線の工事が行われ新幹線が運行された結果、万一事故や地震が起きた場合に、生命身体という憲法で保障された人格権が侵害される危険性があり、法律上の利益が侵害されるという点で原告適格を有している。万一事故が起きた場合には深刻な生命及び身体の危険性がある中央新幹線の輸送の安全性は、単に一般的公益の中に吸収されるだけのものではなく、個々人の乗客の安全性の確保を要求する個別の利益として保護されるべきである。

中央新幹線は、参加人の計画では、東京都大阪間の大動脈として移動時間約1時間で結ぶことで、6000万人規模の巨大都市として効率的な都市機能を持つことで世界に対抗できる機能的な都市を誕生させる目的を有している（乙3号証3頁、丙14号証3頁）。その為、1列車（1編成）1000人で1時間当たり片道10本、6分間隔で、1時間当たり1万人を乗車させる計画である（乙35号証5頁）。

また中央新幹線の乗客を確保する為、参加人は、東海道新幹線の「のぞみ」の運行数を大幅に減らして、東京、名古屋間、東京大阪間の乗客を東海道新幹線ではなく中央新幹線を利用するように誘導する予定である（甲A1）。

従って、東京、名古屋間、東京大阪間を移動予定の国民は中央新幹線を利用せざるを得なくなる。

多くの乗客が、86%が地下トンネルで、しかも南アルプス直下では最大14

0.0 m の深度の地下を走行する中央新幹線に乗車し万一事故又は地震があった場合、多数の乗客の生命身体が危険になることは明らかである。

個々人の乗客となる可能性がある原告にとって、中央新幹線の輸送の安全性の確保のための対策や対応がどのように具体的にとられているのかが明らかでないと、裁判所は、原告適格の判断において、本件処分により工事が行われる中央新幹線が、個々人の乗客の安全性にとってどの程度重大な事故となるのか判断をすることが出来ない。最高裁が、もんじゅ訴訟の平成4年9月22日判決で、「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解される場合には、そのような利益も法律上保護された利益に当たり、これが侵害され、又は必然的に侵害されるおそれのある場合には当該処分における原告適格を有するものというべきである」と判示し、原子炉から約2.9 km～約5.8 kmの範囲の地域に居住する住民の原告適格を認めた（判例タイムズ801号83頁）。この判例は、原子炉設置により将来万一事故が発生した場合、広範囲の地域住民の生命及び身体に影響が及ぶ危険性があることから、原子炉から影響の及ぶ範囲である、原子炉から約2.9 km～約5.8 kmの範囲の地域に居住する住民の原告適格を認めたのである。

輸送の安全性を求めるのは、原告らの法律的利益であり、原告らに原告適格があることについては、既に原告ら準備書面24で詳述した通りである。裁判所が、輸送の安全性に関して原告適格の判断をするためには、その輸送での乗客の安全性の確保のための対策や措置が参加人によってどのようにとられているのかについて被告から証明されていない現段階では判断が出来ないものである。

## 5 大井川源流部の水環境の破壊の程度と南アルプスの生態系の確保について

静岡県と参加人の中央新幹線トンネル工事により、大井川源流部が毎秒2 m<sup>3</sup>減水することは、参加人自ら環境影響評価で認めている。

これに対し静岡県は、減水する水を全量大井川水系に戻さなければ工事着工

に同意しないとして、参加人の対応は不誠実で信頼できないとして工事着工に同意していない。

この間の静岡県と参加人との議論を通じて参加人の環境影響評価が杜撰で、環境への影響を適正に回避し減少するとの参加人の言動には信用が無いことは原告ら準備書面26で詳細に主張したとおりである。

中央新幹線トンネル工事により、大井川が毎秒2m<sup>3</sup>減水するとの参加人の環境影響評価の科学的根拠がいまだ提出されていない。そればかりか、静岡県と参加人との協議で出てきた、参加人の湧水対策として、中央新幹線のトンネル掘削の際の管理量（トンネル内湧水の最大上限値）として毎秒3m<sup>3</sup>のトンネル内湧水を設定するとし、その基礎情報としてトンネル湧水が毎秒2.67m<sup>3</sup>と推計しているが、管理量毎秒3m<sup>3</sup>の根拠が明らかになっていない。

原告らは、準備書面27で被告に対しこれらを明らかにするように求釈明をしている。これらが明らかにされないと、南アルプスの水環境が中央新幹線トンネル工事によりどのような影響を受けるのかも明らかとならない。

静岡県は、生物多様性部会を設置して、中央新幹線工事によりユネスコのエコパークに指定されている南アルプスは、その地質構造が他に類を見ない程複雑で、生態系も極めて希少且つ貴重であり、中央新幹線工事に伴う生育環境の変化には極めて脆弱であるという認識の基に、参加人に対し、トンネル工事等によりどのような現象が生じ、それが自然環境や水環境にどう影響を与えるかについて信頼性の高い解析手法を用いて推定すると共に、その推定の限界を理解した上で影響を最小限にする対策を求めている。

しかし、参加人がこれに十分応えようとしない為、静岡県は参加人に不信感を持ち、未だに工事着工に同意していないのである。

参加人の大井川減水対策は、導水路で約11km下流の樋島に約7割戻すことしか現時点では決まっていない。渇水期には樋島から上流部の大井川は水が枯れて水生生物等は生存できなくなり、生物多様性が破壊される。

大井川の減水問題は、大井川だけに止まらず、南アルプス全体の生物多様性と生態系にとって重大な影響を与えている。

中央新幹線のトンネルは大井川だけでなく南アルプスの下を掘る。特に南アルプスは巨大な断層である中央構造線をはじめ多くの断層があり、多くの地下水を含む破碎帯も存在することが明らかになっている。中央新幹線のトンネルがこの断層や破碎帯を通ることで地下水がトンネル内に湧出したり、流れが変わることで、南アルプスの地下水位が低下するなど生物多様性や生態系に大きな影響を与えることが推定される。既に静岡県と参加人との協議の中で、トンネル湧水の管理値として最大上限値を毎秒  $3\text{ m}^3$  に設定するとの参加人の説明からは、毎秒  $3\text{ m}^3$  以上のトンネル湧水が予測されていることが分かる。

このような事態になれば南アルプスの豊かで貴重な生態系が失われ、ユネスコのエコパークも登録が抹消される危険性もある。

被害の深刻さにより、南アルプスの自然環境の保護の利益は一般公益にとどまらず、国民個々人の個人的利益の侵害として法律上保護すべき利益であり原告適格を有しているものである。

その点で、深刻な被害が予測されるのか否か、水問題に関して被告の釈明が無ければ裁判所としても原告適格に関する判断材料が無いのである。

## 6 残土置場が殆ど明らかになっていないか決まっていない事実と、生活環境への影響との関係についての原告らの原告適格について

原告らの内、残土運搬車両の交通に伴う騒音振動排気ガス、交通混雑等により又残土置き場自体の設置による自然環境も含めて生活環境が影響を受けると主張する原告らの原告適格については、残土置場とそこへの運搬ルートや運搬車両の交通量等が明らかにならないと原告適格を判断する資料が無いことになる。

これについても原告らはこれまで何回も残土置場の位置と処分量を明らかにするように求釈明を求めてきたが、ほとんど明らかにされていないか、未だ場

所も決まっていないのである。

そもそも本件認可処分は残土置き場が全て決まった段階ですべきもので、残土置き場が殆ど決まっていないのに工事計画を認可すること自体違法である。

なぜなら、残土置き場が決まらなければ残土を発生するトンネル工事をする事は出来ないのであるから、本来工事の着手及び完成の予定時期も記載出来ないはずである。本件工事は全体の 86% がトンネルでありその掘削による残土は全体で泥も含めて約 635.8 万 m<sup>3</sup> と膨大な量である。

しかも、未だほとんどの残土置場が決まっていないのである。残土置き場の候補地も報道では出ているが、それらが中央新幹線工事予定地から遠く離れた場所であることが多く、その運搬ルートも明らかでなく、また広範囲の運搬車両の交通ルートが想定されている。

以下神奈川県及び長野県の例を参考に、以下に広範囲の残土置き場の候補地があげられているかを明らかにする。

#### (1) 神奈川県内の建設発生土処分場

中央新幹線工事に関連する建設発生土の発生量は神奈川で 1,140 万 m<sup>3</sup> に上る。この膨大な量を大量に処分するには広大な土地が必要であり、発生土の処分場は以下のとおり広範囲に及ぶ。

##### ア 千葉県

梶ヶ谷非常口の立坑工事により発生した建設発生土は、JR の武藏野南線、南武支線を用いて一日 1 便ダンプカー 27 台分が川崎港の三井埠頭に運ばれている。そこから残土は船で千葉県袖ヶ浦港まで輸送され、ダンプカーに積み替えられ千葉県市原市の砂利採取場跡の埋立てに使われている（甲C-K-42号証、甲C-K-43号証）。埋め立てに用いる予定の発生土の量は不明である。

また、東百合丘非常口の立坑工事により発生した建設発生土は、ダンプカーで国道 16 号を経由して横浜港の鈴懸埠頭に運ばれており、船に積み替え

て袖ヶ浦港に搬送され、同じく市原市の砂利採取場跡の埋立てに使われている（甲C-K-42号証、甲C-K-43号証）。埋め立てに用いる予定の発生土の量は不明である。

#### イ 鳥屋車両基地

参加人は、神奈川県全体で発生する予定の建設発生土約1140万m<sup>3</sup>のうち、約30パーセントにあたる360万m<sup>3</sup>を車両基地内で利用するものとしている（甲C-K-44号証・39頁）。

#### ウ 川崎港東扇島堀込部土地造成事業

リニア工事実施計画が認可された直後の2014（平成26）年11月、12月に、川崎市は「公共工事から発生する建設発生土を海面埋立てに活用すること」を明記した港湾計画の改訂を行ない、『東扇島堀込部土地造成事業計画』を立ち上げた。川崎市に対しJR東海は2017年6月、梶ヶ谷非常口から出るリニア建設発生土を東扇島の埋立てに使用するよう求めた要請を行い、市長もその要請を受け入れ、2017年8月に覚書を締結し。2018年3月に両社で基本協定を締結した（甲C-K-45号証・2頁）。

上記計画では、2021年から2025年にかけて、概ね140万m<sup>3</sup>の建設発生土を受け入れるものとされている（同号証・基本協定書5条）。

#### エ 横浜港新本牧ふ頭公有水面埋立事業

横浜市は、参加人からの要望に応じ、2019年から2020年代後半にかけての第1期工事区（ロジスティック用地等）について、トンネル掘削土砂600万m<sup>3</sup>を受け入れる予定である（甲C-K-46号証）。

#### オ 神奈川県駅

神奈川県駅工事は露天堀りで行われるため、地下駅建設工事終了後に発生土の一部を用いて埋め戻しが行われるものと思われる。埋め戻しに使用される発生土の量は不明である。

#### カ 相模原市緑区

緑区内に建設予定であった、牧馬非常口は新戸非常口、大羽根非常口は大洞非常口に変更となった。参加人は、近隣住民に対し、これらの非常口から発生した建設発生土は付近の採石場跡地で処分を行う予定であると説明している。同地において処分される予定の建設発生土の量は不明である。

## (2) 神奈川県の工事場所ごとの建設発生土の搬出先

建設発生土の搬出元ごとに、発生土量、予定されている処分先をまとめると以下のとおりとなる。

搬出元	発生土量（単位万m <sup>3</sup> ）		処分先
	切 土	トンネル	
等々力非常口		1 4	未定
梶ヶ谷非常口		1 5 1	立坑掘削による発生土については千葉県市原市に搬送。トンネル発生土のうち140万m <sup>3</sup> が川崎港埋立に使用予定
犬藏非常口		1 2	未定
東百合ヶ丘非常口		7 5	立坑掘削による発生土については千葉県市原市に搬送。トンネル発生土については不明
片平・能ヶ谷非常口		1 5	未定
神奈川県駅	1 1 5		ある程度埋戻しに利用
相模川橋梁(東)		8. 5	未定
相模川橋梁(西)	2	5 2	未定
長竹非常口		6 1	参加人が開催した工事説明会では韮尾根方面に搬出予定との説明を行っているが、詳細は不明。
道志川橋梁(東)	3	6 2	未定
青山非常口		7 7	未定
新戸非常口		5 6	付近の採石場跡地で処分
大洞非常口		7 5	付近の採石場跡地で処分
関東車両基地	3 6 0		基地建設工事において盛土に利用
合 計	4 8 0	6 6 0	

特筆すべきは、処分先は大半が未定であり、そのため搬出ルートすら現在でも確定していないことである。甲C-K-47号証は、処分先が未定の搬出元である、等々力非常口、犬藏非常口、東百合丘非常口、能ヶ谷非常口、神奈川県駅、相模川橋梁（東）、相模川橋梁（西）、について、先述した川崎港東扇島堀込部土地造成事業もしくは横浜港新本牧ふ頭公有水面埋立事業に車両を用いて搬出した場合のルート予測をgoogle mapを用いて行ったものである。青線と灰色の線を用いて3パターンの運行ルートが示される仕様となっているが、例えば犬藏非常口から東扇島へのルート（甲C-K-47号証の3）、東百合丘非常口から東扇島へのルート（甲C-K-47号証の5）、能ヶ谷非常口から東扇島への搬出ルート（甲C-K-47号証の7）、相模川橋梁（西）から東扇島へのルート（甲C-K-47号証の13）などでは、複数の全く異なるルートが示されている。

### （3）神奈川県の車両交通量

丙第2号証の1・8-1-1-59頁に、資材及び機械の運搬に用いる車両の台数が記載されている。当然ながら、車両交通量が多ければ、騒音、振動、大気汚染などルート沿線住民への住環境への負荷が高まる。また、多量の残土運搬車が通行することで、広範囲な住民の生活道路が交通混雑を招来する。

### （4）神奈川県の非常口から出る残土置き場の広範囲性と盛況の広範囲性と原告らの原告適格について

建設発生土の処分場は千葉県など遠方のものを含んでおり、また、甲C-K-47号証で検証した搬出ルートによれば、車両での輸送時間が1時間を超えるものも少なくない。また、建設発生土の搬出のために多数の大型車両が上記ルートを走行することになれば、上記ルート付近の居住する広範囲な原告らの生活環境は多大な影響が生じる。とすれば、残土運搬ルート及びルート近辺に居住する原告は、運搬車両の騒音、振動、大気汚染、交通混雑等生活環境への影響について法律上の利益を有するものといえる。

従って神奈川県においても、未だ残土置き場や非常口からの残土運搬車両のルートも大部分が決まっていない現段階では、原告らの原告適格を判断する時期ではないのである。

(5) 長野県飯田市及び下伊那郡の残土処分場の候補地と運搬車両の運行ルートの未定状況並びに候補地の広範囲による広範な原告らの原告適格について

平成30年12月6日の南信州の報道によれば、長野県飯田市下伊那郡の中央新幹線のトンネル工事で発生する残土約795万m<sup>3</sup>の内処分の確定している残土処分場は大鹿村荒川莊跡地3万m<sup>3</sup>のみで、その他は候補地に過ぎず、まだ確定してはいない。候補地や公共事業活用予定地も含めても処分の行方が見えているのは約6割弱にとどまっている状況である（甲C-N-7号証）。

また残土処分場の候補地も、下伊那郡下条村睦沢、飯田市下久堅小林、同市龍江等残土搬出元の中央新幹線松川工区から直線距離でも約9km～約13kmと遠く離れた広範囲であることが新聞記事からも判明している（甲C-N-7号証）。このように残土処分場が中央新幹線工事個所から遠方であることから、中央新幹線沿線に限らずその残土運搬車両の運行による騒音、振動、大気汚染、交通渋滞等生活環境等の被害を受ける住民がいることは明らかである。

この結果、未だ残土処分場が決まらない以上、これら中央新幹線工事による生活環境への影響を危惧する原告らの範囲を画定して原告適格を判断することは出来ないのである。

## 第2 原告らが原告適格を有することについて

原告らが原告適格を有している点に関しては既に原告らは準備書面3、準備書面22、準備書面23（本件工事計画その2の認可処分に対する原告らの原告適格の主張）、準備書面24で詳細に主張したとおりである。

### 1 輸送の安全性を主張する原告らの原告適格について

#### (1) 最高裁の判例から見た輸送の安全性と原告適格

最高裁は、もんじゅ訴訟の平成4年9月22日判決で、「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、そのような利益も法律上保護された利益に当たり、これが侵害され、又は必然的に侵害されるおそれのある場合には当該処分における原告適格を有するものというべきである」と判示し、原子炉設置により将来万一事故が発生した場合、広範囲の地域住民の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の範囲の地域に居住する住民の原告適格を認めた（判例タイムズ801号83頁）。原告らはこの判例を引用して、被告が本件認可処分を行った根拠法令である全幹法の母法である鉄道事業法、関連法規である鉄道営業法、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」、同省令に基づく「特殊技術上の基準を定める告示」等中央新幹線の乗客の輸送の安全を求める各種規定が存在して、輸送の安全性を確保するようになっていることから、これらの輸送の安全は、まさに一般公益の中に吸収解消させるにとどめず、それが帰属する乗客とな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解される場合に該当すると主張しているのである。

鉄道事業法はその1条（目的）で、「鉄道事業等の運営を適正かつ合理的なものにすることにより、輸送の安全を確保し、鉄道等の利用者の利益を保護すると共に、鉄道事業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、なによりも 輸送の安全を確保し、鉄道等の利用者の利益を保護することを目的としている。また鉄道事業法5条では、国土交通大臣が、鉄道事業の許可をしようとするときは、その事業の計画が輸送の安全上適切なものであることを許可の要件としている。

これらの規定は、鉄道事業法の特別法である全幹法にも引き継がれており、全幹法8条による新幹線の建設の指示が鉄道事業法3条の第一種鉄道事業の許

可を受けたものとみなすとの全幹法14条の規定（鉄道事業法の適用の特例）からも、国土交通大臣は全幹法8条の建設の指示に際しては、鉄道事業の許可をしようとするときは、その事業の計画が輸送の安全上適切なものであることを許可の要件としていると解釈すべきである。

このような法律の規定からも、輸送の安全性は、まさに一般公益の中に吸収解消させるにとどめず、それが帰属する乗客とな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解される場合に該当し、中央新幹線の乗客となる可能性の高い、静岡県に居住する原告（中央新幹線を利用することは基本的にはあり得ない）を除く原告らには原告適格があるのである。

最高裁は、平成2年2月17日の新潟空港事件での判決（民集43巻2号56頁）で、航空法に基づく定期空港輸送事業免許の取消請求訴訟で飛行機騒音によって社会通念上著しい障害を受ける空港付近の住民の原告適格を認めた。この最高裁判決によって、最高裁が実定法規の解釈態度を転換して、実体行政法規が保護する不特定多数人の利益を国民個々の「法律上の利益」であると認め、その法的地位を強化したところにあった（原田尚彦・空港騒音と行政訴訟・ジュリスト932号49頁）。

そして前記もんじゅ訴訟の平成4年9月22日最高裁判決で公益享受型保護利益の核心的享受者に原告適格を認める判例を確立した。さらに平成17年12月7日の小田急高架事業に関する最高裁判決で、生命や身体への危険性ではない騒音等による生活環境への被害を訴える事案においても、事業地の周辺の一定範囲の地域に居住する住民に限って生活環境の被害を直接受けるとして原告適格を認めた判決へと発展したのである（中川丈久・続取消訴訟の原告適格について、「行政訴訟の活性化と国民の権利重視の行政へ」298頁299頁、日本評論社2017年7月20日発行）

さらに本件と同類の鉄道事業法による鉄道施設の工事許可につき、大阪高裁は平成19年10月25日同認可にかかる鉄道事業地周辺に居住し、又は周辺

の職場に勤務等する者で、同工事が施工されることによる騒音等により健康又は生活環境にかかる著しい被害を直接受けるおそれのある者の原告適格を肯定した（判例タイムズ1264号138頁）。

輸送の安全性に関しては、事故等が起きた場合には、乗客の生命身体が毀損される危険性が高い重大事案である。もんじゅ訴訟に関する前記最高裁判例から原子炉設置により将来万一事故が発生した場合、広範囲の地域住民の生命及び身体に影響が及ぶ危険性があることから原告適格について、一般公益の中に吸収解消せざるにとどめず、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から見れば、本件輸送の安全性についても同様に、万一事故が発生した場合には一列車1000人の乗客が予定されている中央新幹線では多数の乗客の生命身体健康が危険に晒されるので、一般公益の中に吸収解消せざるにとどめず、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して、乗客となりうる原告らの原告適格を認めるべきである。

## （2）トンネル事故から見た輸送の安全性の確保の重要性について

輸送の安全性の確保の重要性に関しては、鉄道事故の例、特に地下トンネル事故の事例を見れば、その被害の重大性が明らかである。

### ① 北陸トンネル火災事故

日本の地下トンネルでの鉄道事故は多数に及ぶが最も多くの死傷者が伴う事故は1972年11月6日に発生した北陸トンネル火災事故である。

北陸トンネルは、北陸本線敦賀駅と今庄駅間に建設され、全長13.9kmで、当時は東洋で最長、世界で5番目に長いトンネルとして1962年6月に開業した。事故は、15両の列車が、乗客約760名、国鉄職員13名、食堂車従業員8名、郵政省職員9名が乗車した状況でトンネル内に進入した直後に食堂車で火災が発生し、トンネル内の敦賀駅口より約5.3kmの地点で停車した。停車から約10時間後に乗客乗員の収容を終えたが、死者30名、負傷者714名の被害が出た。負傷した患者の多くは刺激性ガスによる呼吸器系の炎症が

特徴的であった。

火災の原因は食堂車の椅子下床面にある電気暖房機の配線の接触不良による漏電と結論づけられた。

被害を拡大させた要因としては以下の要因が挙げられた（吉岡裕著「鉄道トンネル火災事故の検証」78頁～87頁・ミネルバ書房2018年3月30日発行（甲B第3号証））。

- ア 車両の燃焼した壁、天井の一部から大量の煙や有毒ガスが発生した。
- イ トンネル内の大量の煙や有毒ガスが他の列車により移動攪拌した。
- ウ 長大トンネルにおける火災時の処置方法が不明確でかつ訓練不足であった。
- エ 停電によりトンネル内からの列車が脱出不可能になった。
- オ トンネル内の照明が一部を除き消灯した
- カ トンネル外との連絡に乗務員の無線機が使用出来ず連絡が困難

## ② 韓国大邱（テグ）地下鉄火災事故

2003年2月18日に地下鉄の駅のホームで、放火犯が地下鉄列車内にガソリンで放火し、火が列車に燃え広がり、死者192名負傷者151名という、地下鉄事故として最大の被害が発生した。

火災発生時の乗客は火災発生した列車で約250人、反対ホームの列車で約180人と推定された。

火災の原因と被害を拡大させた要因は、放火犯による放火が火災の原因であるが、放火により列車内で発生した炎は不燃材でない車内の椅子などに燃え移り燃え広がった。列車内で発生した輻射熱は黒煙と有毒ガスで地下3階の室内温度を急激に上昇させ反対側のホームに到着した列車や駅構内の設備へと伝搬し延焼していった。200人近い死者を出した要因としてホームから地上までが160メートルと遠距離であった為地上に脱出するため乗客は何段も階段を上る必要があり地上まで避難するのに相当の時間を要することとなったことがあげられている。

### ③ 青函トンネル事故

2015年4月3日、青函トンネル（全長53.85km）を走行中の函館発青森行きのスーパー特急白鳥34号（6両編成、乗務員5名、乗客124名）の2両目の床下から出火による火災事故が発生した。列車は竜飛定点から青森方に約1.2km進んだ地点で停止した。車掌は消火器で消火すると共に2両目の車内に煙が進入したことから乗客を6両目に移動させ、乗客を降車させてトンネル内の連絡誘導路を約2.4km歩行して竜飛定点に避難させ、竜飛定点の斜坑ケーブルカーで、約15名づつ計9往復運行して地上に全員脱出し避難誘導が行われた。事故発生から地上への脱出まで約5時間半の時間を費やした。

火災の原因は、2両目に搭載された4台のモーターに電気を送る電線に過電流が流れることによる焼損とされている。

火災発生後の対策として、青函トンネルを所管するJR北海道は、北海道新幹線の開業を控えて乗客の避難対策を増強した。例えば、乗客の救援方法として救援列車を横付けして渡り板で停車列車から移乗する方法が新たに採用された。また、本坑、作業坑では誘導口誘導標識を500メートル間隔から250メートル間隔に追加し、作業坑には緊急用トイレと救急箱を5kmごとに整備し、定点には簡易トイレを増設した。さらに乗客の避難に役だった斜坑ケーブルカーを1両増結し定員を15名から38名に増員する等の対策をとった（甲B第3号証・231頁～234頁）。

このように青函トンネル火災事故は、偶然にも斜坑ケーブルカーがあったから地上部への誘導で脱出することが出来たが、それでも乗客は、地下トンネルの停車位置からケーブルカー乗り場まで約2.4kmの長距離を地下の連絡誘導路を歩行して事故発生から地上への脱出まで約5時間半の時間を費やして避難したのである。

青函トンネルは竜飛定点、吉岡定点というトンネル火災発生時にはここに列

車が停止して乗客の避難や誘導火災が発生した場合の消火活動が行われる場所が設置されていたので、今回の事故では避難場所として利用できた。また本坑と作業坑とは 600 メートルごとに連絡誘導路が設置されており、作業坑には本坑から煙が入り込まない構造となっていた。また、2カ所の斜坑にケーブルカーが残っていたことから、避難にケーブルカーを利用することが出来た。それでも 124 名の乗客が地上に脱出するまでに事故発生から約 5 時間半もかかったのである。

もし、これが中央新幹線南アルプストンネルで事故が起き、トンネル内で列車が停止した場合、ケーブルカーも無い中で、1列車 1000 人の乗客は、どのようにして地上部まで避難できるのか。長いトンネル内の歩行を強いられ、青函トンネルのように本坑と作業坑の連絡誘導路も無い。しかも完成後は避難路となる非常口も静岡県内では西俣非常口がトンネル部分から地上部までの距離約 3500 メートル、千石非常口は約 3100 メートルといずれもトンネルから地上に出るまでが長距離であること（丙号 4 証の 2・事 3-5-3 頁・図 3-5-1）、トンネルから地上までの標高差は約 200 メートルから 300 メートル余もあり（甲 C S 23 号証パワーポイントの 72 番の図）、避難のための非常口の構造も明らかになっていない。

乗客はどのように脱出できるのか、非常口の構造も現時点では全く明らかになつておらず、乗客の安全が確保されているとは到底言える状況ではない。

#### ④ 英仏海峡トンネルの火災対策について

世界最長の海底トンネルである英仏海峡トンネル（全長 54.5 km）は、1994 年に開業した。その火災対策は、2 本の本坑 1 本のサービス坑の 3 本で構成され、2 カ所の渡り線により相互のトンネルを往き来することができる。サービストンネルは点検や緊急時用として建設され、本坑とを結ぶ連絡通路が 375 メートル間隔（全 270 カ所）で設置されている。連絡通路と本坑及びサービストンネルとの接点は防火扉が設置され、通常本坑側は容易に開扉で

きる状態で閉扉され、サービストンネル側は開扉されている。サービストンネル内は火や煙が流入しないように本坑より気圧が高く設定されている。サービストンネルの役割は青函トンネルでの作業坑の役割とほぼ同じである。

英仏海峡トンネルを走行する列車は前後2カ所に機関車を連結しているので災発生時には車両を切り離して前部機関車又は後部機関車で前進又は退行する事が出来る。通用の換気装置の外に風向きを変える補助換気装置があり、トンネル出入り口には安全監視員が配置され地上及び車上の火災検知装置が設置され常時列車の監視が行われている。

英仏海峡トンネルでも火災事故が発生している。

1996年11月にフランスからイギリスに向かう列車がフランス側坑口から約19キロメートル進入した地点で列車火災が発生した。列車はトラック運搬用列車で乗員3名の外トラックドライバー31名が乗車していた。トンネル内には火災発生の列車を含め9列車が走行していた。内5列車は走行を継続してトンネル外に脱出した。火災原因は不明であった。

本件事故の被害者は、火災が発生した列車に乗車していた7名が煙による中毒症となつた。負傷しなかつた乗客は、もう1本の本坑をイギリス側からフランス側に向かって進行し火災現場付近に停車していた列車に乗り換えてフランス側ターミナルに避難した。避難完了は火災発生から約1時間半後であった。

火災発生時のマニュアルでは火災を検知した場合列車は走行を継続してトンネルを通り抜けることになっていた。しかし、本件火災事故を受けて、トンネル内で火災が発生した場合は直ちに連絡通路付近に列車を停止させて、乗客をサービストンネルへ避難させことになった。またドライバー等が乗車するクラブカーの気密性の向上、酸素マスクの設置、乗務員が列車の停止位置を正確に把握できるように列車追尾システムの導入や連絡通路脇に現在地を示す標識の設定が図られた。

その後も2008年9月にトンネル通行中の列車上のトラックから発火し鎮

火するまで16時間かかり、乗車していたドライバー32名中14名が軽傷を負った。（甲B第3号証・234頁～236頁）。

#### ④ 中央新幹線の事故対策の不十分さについて

英仏海峡トンネルのように、様々な火災対策を実施し、本坑2本の外にサービストンネルと3本のトンネルを設置していても、地下トンネルで火災が発生すると多くの負傷者が発生する。また青函トンネル事故ではたまたま乗客乗員合わせて約130名程度と少なかったこと、斜坑にケーブルカーありこれを利用して地上に脱出出来たが、それでも事故発生から約5時間半もかかっている。

これに対し、本件中央新幹線のトンネルでの事故対策、特に火災対策はどのように採られているのか全く明らかでない。少なくとも本坑と作業坑のみである。しかも連絡路はあるのか、何メートルおきに設置するのか、避難路となる非常口の構造や避難する乗客の救済対策が全く明らかではない。むしろ何らの対策もしていないのではないか。

被告は、地震や大深度地下での火災等の異常時における安全の確保について整備計画段階での対応が示されその内容が小委員会において確認されていると、乙3号証の5頁を引用して主張している（被告準備書面2の38頁）が、内容に全く具体性がない。被告が主張するのは、在来型新幹線方式は、これまでの技術面・ノウハウ面での成熟度の高い蓄積により、地震等の異常時における安全確保については十分な実績を有していること、超伝導リニア方式はこれまでの技術的検討により、地震や大深度地下でも火災などの異常時における安全確保について、整備計画段階での対応方針が示されており、その内容が小委員会において確認されていると述べるのみである（乙第34号証6頁）。

そして、小委員会において確認されているという内容を見ると以下の通りに過ぎない。

即ち、平成22年4月15日開催の国土交通省交通審議会陸上交通分科会鉄道部会中央新幹線小委員会第2回会議での参加人の技術開発室長の説明でも、

火災に対する対策としては、施設・車両を極力不燃化・難燃化すること、火災発生時には原則として次の停車場かトンネルの外まで走行して停止するというのが火災に対する大原則であるとしている（乙35号証9頁）。また「地上コイル、支持輪タイヤが発火源とならないと100%断定できないので検討を加えていること、タイヤ自身が発火した場合地上コイルは樹脂又はケーブルで出来ているので万一こちらに燃え移らないかを検討したが、タイヤが本格的に燃焼開始するのに20分～25分かかること、さらに地上コイル側に延焼する拡大するにはことは、お客様の避難の時間に問題になるような燃え方することは全くないことを確認している」と記載している（乙35号証9頁～10頁）。

万一トンネルの中で止まってしまった場合はどうするのかという問い合わせに対しては、「乗務員の指示に従って風上に逃げるが基本で、横にある通路に降りて安全に避難できるようにしてございます」、「一定距離ごとに地上へ出れるような避難坑の立坑なり斜坑を設けてここから外へ案内するということでございます」と説明している（乙35号証9頁10頁）。

以上が参加人の国土交通省での地下トンネルでの火災の発生時の安全避難対策でしかない。全く具体的ではなく過去の実績経験で十分だという態度である。

しかも、基本はトンネル内には停止しないでトンネルの外まで走行して出ることが基本で万一トンネル内に停止したら斜坑や立坑から避難する程度しか考えていないのである。

被告や参加人の対策は、既に述べた過去の火災事故の事例のように、トンネル内に止まらないで外に出ることを基本としていてもトンネル内に停止することがあることの経験や、その場合の深刻な被害を防止するための避難措置や対策を考慮していないことは明確である。

現に、リニア実験線では、鉄道総合技術研究所の宮崎実験線で、1991年10月に走行試験中のタイヤから発火して実験車両が全焼する事故が発生している。

また、山梨実験線でも最近の2019年10月7日に列車の火災事故が発生し火が作業員の衣服に燃え移り、作業員3名が火傷で負傷し2名が重症という大事故となった（甲B第4号証）。実験線の車両基地での車両点検中の事故で、列車には一般見学客が乗っていなかったので、一般見学客にまで被害がなかつたのが幸いであったが、一般見学客が乗車していたら被害はもっと拡大した可能性がある。

この事故の原因はJR東海の説明では「電気回路のスイッチを入れたところ発火した」とのことであるが、何故電気回路の発火が作業員の衣服に燃え移ったのか疑問であり説明不足である（甲B第4号証）。

これが実験線ではなく本格的に運行された中央新幹線の大深度のトンネル内で発生した場合には、乗客の生命も危険となる大事故にならないとは言いきれないものである。この点は鉄道ジャーナリストの枝久保達矢氏もこの事故原因について参加人の説明不足や不信感の増大について述べている（甲B第5号証）。

被告国や参加人の過去の新幹線の実績経験で十分乗客の安全避難は十分対応できるとするだという態度では、輸送の安全対策としては全く不十分である。

## 2 南アルプスの自然を守り享受する原告全員の原告適格についての補充

原告らに原告適格があることについては準備書面24で主張しているので静岡県との協議を通じて明らかになった事実を以下補充する。

(1) 静岡県と参加人との協議を通じて明らかになった参加人の不誠実な対応  
大井川の源流部の地下水のトンネル内への湧出について、補正後評価書では、参加人は、トンネル完成後大井川は源流部で毎秒2m<sup>3</sup>が減水すると予測し（丙第4号証の1・8-2-4-10頁）、参加人は工事中のトンネル内湧水は非常口からポンプアップで大井川に戻し、トンネル完成後は、トンネル内湧水をポンプアップで大井川に戻すので大井川の流量は変わらないと説明していた（丙第4号証の1・6-3-4頁表6-3-1(4)）。

しかし、その後静岡県との協議では、参加人は、静岡県に対する2018年1

0月17日付意見及び質問書に対する回答で、「導水路トンネル及び静岡県内で湧出するトンネル湧水の全量を大井川に戻す措置を実施する」と表明し（甲C－S第19号証）、トンネル内に湧出する全量を大井川に戻すと約束したにもかかわらず、その後約束はしていないと態度を豹変させ、引き続き静岡県や大井川水利関係協議会と協議するとトーンを引き下げ、一方では、先進坑が山梨県側から静岡県側の先進坑と接続するまではトンネル内湧水が山梨県側に流れるのは認め欲しいと言いましたのである（甲C－S第24号証・72頁）。

この間静岡県との協議の場を通じて、参加人は、初めて、中央新幹線ルートが通る山梨県と静岡県境に畠薙山断層があり、その畠薙山断層の破碎帯の幅が約800メートルもあり突発的な大量の湧水が出る予測を明らかにしたのである。（甲C－S第24号証・65頁68頁、甲C－S第27号証）。

参加人は畠薙山断層にトンネルを掘削する際に大量のトンネル内湧水が出る可能性が高く、その湧水を静岡県側に戻せないと静岡県に泣きついたのである。

しかし、大井川の水利権を守ろうとする静岡県はこのような参加人の対応を容認することは出来ない為、大井川の減水する全量を大井川に戻さない限り工事着工は認められないと言う対応を現在も継続している。

しかも、この間の静岡県と参加人の協議を通じて明らかになってきたことは、中央新幹線のトンネル完成後のトンネル内湧水の量が毎秒2m<sup>3</sup>であるという参加人の説明が科学的な根拠が無いことが判明したのである。参加人の環境評価は、大井川のある静岡県の地質ボーリング調査ではなく山梨県側の地質のボーリング結果に基づく透水係数を用いて計算した予測であることが判明した。断層や破碎帯が多い静岡県側の地質のボーリングに基づかない透水係数では湧水量が過小に計算されている可能性がある。そこで静岡県はトンネル内湧水量の科学的な計算根拠を質問しているが参加人からは正式な回答はない（甲C－S第20号証の3）。参加人は、トンネル工事中のトンネル内湧水の上限値を最大管理値として毎秒3トンとするとリスク管理に関する基本的考え方示したが、静岡県はその科学的な

根拠や妥当性についても質問をしている。

要は、トンネル掘削によりトンネル内に湧水する水は、大井川が減水する量より多いはずで、大井川の水が毎秒 2 m<sup>3</sup> 減水するならば、大井川流域の南アルプス全体の地下水はもっと多量の地下水がトンネル内の湧水となるはずで、その結果南アルプスの貴重な生態系を支えている地下水が減少することで生態系が破壊される危険性を静岡県は心配して、そのようなことにならない対策を参加人に求めているのである。トンネル内湧水をそのまま大井川に戻すことは水温の差などで却って生物に有害となる。その為大井川の水温に合わせる装置も必要となる。

またトンネル内湧水も元は大井川だけでなく流域全体の地下水であり大井川に戻せば済むというものではない。

この点で、南アルプスの生物多様性の保存に関わる基本的な考え方についても静岡県は参加人にその対応を求めていた（甲C-S第21号証の2）。

静岡県は、ユネスコのエコパークに登録されている南アルプスは高山で人為が殆ど及ばない冷涼で多雨の環境であることから、特異な生物群集が存在し、それらが影響しあいながら生命を育み希少な動植物の生息を支えてきていることから、南アルプスの生物多様性は周辺環境の変化の影響を受けやすい脆弱性を持つということが参加人とお共通認識となつたとした上で、リニア工事の影響による地下水位の低下は南アルプスの生態系全体に影響を及ぼす可能性があることから、生物群への影響を検討するために生息密度調査や水域生態系と陸域生態系の食物連鎖について季節ごとに整理し、希少種に限らず生態系の保全に必要な対策を講じる必要があるとする基本的な考え方を参加人に示した。その為に事前の代償措置等現実に即した自然環境の保全方策も確実に実施する必要があると言う見解を示した。（甲C-S第21号証2）。

(2) 南アルプスの貴重な自然生態系を護るのは、一般公衆の利益に吸収されるものではなく、国民個々人の利益でもあり全原告は原告適格を有している元々公衆の利益というのも個々人の個別的利益の集合体である。

個別保護要件を緩和して「個人に完全に帰属させることが出来ない不特定多数者の利益についても、原告個人がその時点で相対的に強い利害関係を持つことを根拠に半ば不特定多数を代表して利益を主張する原告適格を認めるとする見解も出てきた（山本隆司「判例から探求する行政法」（有斐閣2012年）173頁）。

今日の原告適格論の焦点は、「生命・身体に直接及ぼない程度の生活利益、危険施設からの安全確保の利益、住環境：自然環境や街並み・眺望にかかるアメニティに関わる諸利益」など「共同利益」保護の問題である。公益一般から、個人の私益の集合的・集団的利益としての公益と、しからざる不可分一体的・非集合的公益を区別して、前者の私益の原告適格を認める理論の開拓が求められているとして、国民の一定層の利益（生命・健康・生活環境等）を保護するために他の一定層の利益（営業の自由等）を制限する「社会的規制行政」については、保護法益を有する者には基本的に原告適格を認めるべきであるとする見解もあり（曾根俊文「公益と私益」芝池義一先生古希記念「行政法理論の探求」有斐閣38頁以下）、この見解を評価している見解も出てきた（人見剛「原告適格に関する判例動向と学説の課題」判例時報2308号23頁）。

このように、これまで一般公衆の利益の中に押し込んで原告適格を否定してきた傾向から、貴重な生態系も含む自然環境等も含めて、国民の一定層の利益（生命・健康・生活環境等）を保護するために他の一定層の利益（営業の自由等）を制限する「社会的規制行政」については、保護法益を有する者には基本的に原告適格を認めるべきであるとする見解が有力になってきているのである。

### 3 中央新幹線ルート上に不動産の物権的権利を有している者の原告適格について その点についても既に原告ら準備書面24で詳細に主張している。

被告は、本件工事計画の認可は直接不動産所有者等の法的権利を規制したり侵害するものではないから原告適格は無いと主張する。

しかし、ルート上の物権権利者は本件工事が認可されたことにより、自己の物

権的権利が工事のために収用されるということから、将来侵害される危険があることは明らかである。この事実だけで行政事件訴訟法9条の要件である「当該処分により自己の権利又は法律上保護された利益が必然的に侵害されるおそれがある者」に該当するからである。

この点に関して小田急最高裁判決での藤田裁判官の補足意見は参考になる。即ち、「法律上の利益」を処分の根拠法規によって保護されたものに限定することに疑問があるとする。即ち事業認定認可処分は事業の対象土地について権利を有する者を除き周辺住民に対し権利義務に直接変動をもたらすものではなく、また健康上の被害等も直接的には行政庁の処分によってもたらされるものではなく、いずれも認可処分後の施設の供用によって発生するものと見込まれるものであるから、何故事業認可により周辺住民の「法律上の利益」が侵害されたと言えるのか理論的に解明されていなかった。この点に関し藤田意見は、行政庁が当該施設が将来供用されることに起因して発生するリスクから周辺住民を保護する義務を負っており、行政庁がその義務に違反してその結果、周辺住民が「リスクから保護される利益」を侵害された場合に周辺住民に原告適格が認められるから、「リスクから保護する義務」は事業認可処分の根拠規定に化せられたものに限定する理論的必然性は無いと主張する。

この藤田補足意見に従えば、本件工事認可処分で直接的には中央新幹線のルートや施設用地に不動産の権利を有する原告らの物権的権利は直接は侵害されないが、将来施設が出来ることで物権の権利が侵害されるリスクがありそのリスクを保護するために物権的権利者に原告適格を認めることになるのである。

#### 4 中央新幹線沿線の原告ら住民の生活環境が保護すべき法的利益として原告適格を有することについて

この点に関しても既に原告ら準備書面24で主張したとおりである。

原告らは平成17年12月7日の小田急高架事業に関する最高裁判決（判例時報1920号13頁）が事業地の周辺の一定範囲の地域に居住する住民に限って

生活環境の被害を直接受けるとして原告適格を認めた判決を引用して、原告らの原告適格を主張した。

その後大阪高裁平成19年10月25日判決も、鉄道事業法に基づく工事認可取消訴訟において、鉄道事業法に基づく技術基準省令6条が「列車の走行による著しい騒音の防止に務めなければならない」と規定していることを受けて、鉄道施設周辺に居住する住民及び勤務する原告には、認可による工事が施工されることで騒音等により健康又は生活環境にかかる著しい被害を直接に受けるおそれがある者の原告適格を認めた（判例タイムズ1264号138頁）。

このように、既に小田急最高裁判決及び前記鉄道事業法にかかる工事認可の判決例が認められたように、本件中央新幹線沿線周辺住民は、工事認可による工事が施工されることによる工事中及び工事完成後の列車の走行により、騒音、振動、大気汚染、日照被害、景観被害等健康又は生活環境に著しい被害を受けるおそれがあり、原告らの原告適格は認められるのである。

以上