副本

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　　川村晃生　ほか７１３名

被　告　　国（処分行政庁　国土交通大臣）

準備書面（17）

令和元年５月１７日

東京地方裁判所民事第３部Ｂ②係　御中

被告指定代理人　　志水崇通

小野本敦

土屋大気

千田幸司

高橋相憲

長谷千鶴

山田晃彬

國方吉宏

沖　麻未

河野真典

福　真治

森　宣夫

岸本和浩

川村将五

目　次

第１　行訴法９条１項の『法律上の利益を有する者』の意義及び原告適格を基礎づける具体的な事実の主張立証責任は原告らにあること等 ――――――6
１　行訴法９条１項の「法律上の利益を有する者」の意義 ……6
２　原告適格を基礎づける具体的な事実の主張立証責任は原告らにあること …8
３　原告らの主張について ……8
第２　建設線の工事実施計画の認可に関する法の規定は，「乗客になる可能性が高くその場合の輸送の安全を求める法律上の利益」，「ユネスコのエコパークに選ばれた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は解されないこと（Ⅰ類型について） ――――――9
１　原告らの主張 ……9
２　建設線の工事実施計画の認可に関する法の規定は，「乗客になる可能性が高くその場合の輸送の安全を求める法律上の利益」，「ユネスコのエコパークに選ばれた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は解されないこと ……10
(1) 全幹法の趣旨及び目的 ……11
(2) 建設線の工事実施計画の認可処分に係る具体的規律 ……18
(3) 手続関与の規定を手掛かりに原告適格を肯定することもできないこと　22
(4) 小括 ……23
３　環境影響評価法は全幹法と「目的を共通にする関係法令」に当然に該当するとはいえない上，鉄道事業法や環境影響評価法の趣旨及び目的をも参酌したとしても，原告らの主張する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は解されないこと ……23
(1) 原告らの主張 ……23
(2) 被告の反論 ……24

(3) 小括 ……28

第3　建設線の工事実施計画の認可に関する法の規定は，本件工事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これらの財産権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は解されないこと（II類型について） ――28

1　原告らの主張 ……28

2　建設線の工事実施計画の認可に関する法の規定は，本件工事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これらの財産権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は解されないこと ……28

(1) 全幹法の趣旨及び目的等に照らしても，建設線の工事実施計画の認可に係る根拠法令が原告らが主張する権利を個々人の個別的利益として保護する趣旨を含むとは解されないこと ……29

(2) 手続関与の規定を手掛かりに原告適格を肯定することもできないこと　30

(3) 小田急大法廷判決を根拠に本件工事実施計画の工事予定地に物権的な権利を有している者に原告適格を肯定し得るなどと解することはできないこと ……30

(4) 小括 ……32

第4　建設線の工事実施計画の認可に関する法の規定は，原告らの騒音，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利益を個々人の個別的な利益として保護すべきものとする趣旨を含むとは解されないこと（III類型について） ――33

1　原告らの主張 ……33

2　建設線の工事実施計画の認可に関する法の規定は，原告らの騒音，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は解されないこと ……33

(1) 全幹法の趣旨及び目的等に照らしても，認可の根拠法令が原告らが主張する利益を個々人の個別的利益として保護する趣旨であるとは解されないこと ……34
(2) 手続関与の規定を手掛かりに原告適格を肯定することもできないこと 37
(3) 小括 ……37
3 まとめ ……38

被告は，本準備書面において，原告らの２０１９年（平成３１年）２月８日付け準備書面２２（以下「原告準備書面２２」という。）に対して必要と認める限度で反論する。

なお，略語等の使用は，本準備書面において新たに定義するもののほかは，従前の例による。

第１　行訴法９条１項の「法律上の利益を有する者」の意義及び原告適格を基礎づける具体的な事実の主張立証責任は原告らにあること等

１　行訴法９条１項の「法律上の利益を有する者」の意義

本件訴えの原告適格を肯定するには，原告らが，本件認可処分（国土交通大臣がＪＲ東海に対して全幹法９条１項前段に基づいて平成２６年１０月１７日付けでした，中央新幹線品川・名古屋間工事実施計画（その１）の認可処分）の取消しを求めるにつき「法律上の利益を有する者」であることが必要である（行訴法９条１項）。

ここでいう「法律上の利益」とは，「法律上保護された利益」をいう。「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のことをいう。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。

そして，処分の相手方以外の者について上記の法律上保護された利益の有無を判断するに当たっては，当該処分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し，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し，当該利益の内容及び性質を考慮するに当たっては，当該処分がその根拠となる法令に違反して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べきものである(行訴法９条２項，最高裁平成１７年１２月７日大法廷判決・民集５９巻１０号２６４５ページ，最高裁平成２１年１０月１５日第一小法廷判決・民集６３巻８号１７１１ページ)。

すなわち，原告適格は，当該処分を定めた根拠法規が，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認められるものであり，飽くまで当該処分の根拠法規の解釈によって導かれるものである。この点は，最高裁判所平成元年２月１７日第二小法廷判決(民集４３巻２号５６ページ)の調査官解説において，「本判決は，(中略)結局，直接は定期航空運送事業免許の要件規定である法一〇一条一項の解釈によって飛行場周辺住民の原告適格を肯定している。したがって，本判決ののちにおいても，取消訴訟の原告適格を肯定するためには，少なくとも，当該処分の根拠規定等において，原告の主張する利益を個別的利益として保護しようとしているものと解しうる何らかの手掛りがあることを要することは明らかである。」とされ(岩渕正紀・最高裁判所判例解説民事篇(平成元年度)３３及び３４ページ)，また，最高裁判所平成９年１月２８日第三小法廷判決(民集５１巻１号２５０ページ)の調査官解説においても，「開発許可において周辺住民の個人的利益が併せて保護されているといえるかどうかは，このような総則規定から読み取れる都市計画法の基本的視点のみで決するべきではなく，同法二九条以下の具体的根拠規定をも含めて，その趣旨・目的，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。そこで，処分をするに当たって考

慮すべき許可基準を定めた三三条，三四条を中心に，周辺住民の個人的利益の保護を図る趣旨の規定がないかどうかを検討すべきことになる」とされている（大橋寛明・最高裁判所判例解説民事篇（平成９年度（上））１４５ページ）ことからも明らかである。そして，個別の行政実体法を解釈するに当たり，立法者の意思に基づいて定められた法文の文理が重要な手掛かりになることは，法の解釈である以上，当該法令の趣旨及び目的を判断する上でも，下位法令を含めて根拠法令の規定の文言が非常に大事なものになることは当然である（座談会「新行政事件訴訟法の解釈」・判例タイムズ１１４７号２４及び２５ページ。市村陽典発言）。

2　原告適格を基礎づける具体的な事実の主張立証責任は原告らにあること

原告らはいずれも本件認可処分の相手方以外の第三者であり本件認可処分の取消訴訟について当然に原告適格を有するものではないことは，答弁書第３（６ないし８ページ）で述べたとおりであり，これを踏まえ，被告は，出訴期間との関係で不適法な訴えであることが明らかな答弁書別紙１記載の原告ら以外の各原告の訴えに関しては，本案前の答弁を留保しているものである。

そもそも，原告適格についての具体的な主張立証責任，自己の原告適格を基礎づける具体的な事実の主張立証責任は，被告ではなく，原告らにある（中込秀樹ほか・改訂行政事件訴訟の一般的問題に関する実務的研究１１２ページ）。したがって，かかる具体的な主張立証がなされなかった場合，その不利益を被るのは原告らであり，訴訟要件を欠いた不適法な訴えとなる。

3　原告らの主張について

原告らは，原告ら各自の原告適格について，

①　「別紙総原告目録記載の原告ら全員」につき，「乗客になる可能性が高くその場合の輸送の安全を求める法律上の利益」，「ユネスコのエコパークに選ばれた南アルプスの良好な自然環境を享受する法律上の利益」を有すると主張し（訴状第２章第１の１・９ページ）（以下「Ｉ類型」という。），

② 「別紙原告目録Ａ記載の原告ら」につき，「本件工事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あり，中央新幹線の工事によってそれらの権利が侵害される者である」と主張し（同第１の２・９ページ）（以下「Ⅱ類型」という。），

③ 「別紙原告目録Ｂ記載の原告ら」につき，「本件工事実施計画の工事及び工事関係車両の運行により，騒音・振動・大気汚染，飲料水源喪失，水源汚染等々，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」（同第１の３・９ページ）と主張し（以下「Ⅲ類型」という。），

上記Ⅰ～Ⅲの３つの類型に分けた上で，各類型ごとに原告ら各自の原告適格に係る主張を展開し，原告準備書面２２において，原告ら各自の原告適格に係る従前の主張を補足している。

そこで，以下では，前記１及び２で述べた原告適格を検討する上での基本的な判断枠組みを前提に，上記Ⅰ～Ⅲの類型ごとに，原告準備書面２２に対して反論することとする。

第２　建設線の工事実施計画の認可に関する法の規定は，「乗客になる可能性が高くその場合の輸送の安全を求める法律上の利益」，「ユネスコのエコパークに選ばれた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は解されないこと（Ⅱ類型について）

１　原告らの主張

原告らは，訴状別紙総原告目録記載の原告らにつき，「乗客になる可能性が高くその場合の輸送の安全を求める法律上の利益」，「ユネスコのエコパークに選ばれた南アルプスの良好な自然環境を享受する法律上の利益」を有すると主張し（訴状第２章第１の１・９ページ），これと同様に，原告準備書面２２においても，同書面別表原告適格整理表の「安全な交通機関に乗る権利」，「南

アルプスの自然を保全する権利」欄に●が付されている原告らにつき，建設線[1]の工事実施計画の認可に関する法の規定上，これらの利益が個別的利益として保護されていると主張し，原告適格が認められると主張する（原告準備書面２２第３・５ないし１５ページ，第４・１５ないし２０ページ，第６の１及び２・２４ページ）（なお，原告らは，Ⅲ類型の主張の中でも，「景観」，「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」を挙げるが［原告準備書面２２第６の３（10）及び（11）・３０ないし４０ページ］，これも実質は「南アルプスの自然環境を保全する権利」と同様の権利利益と解される。）。

2　建設線の工事実施計画の認可に関する法の規定は，「乗客になる可能性が高くその場合の輸送の安全を求める法律上の利益」，「ユネスコのエコパークに選ばれた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は解されないこと

しかしながら，「乗客になる可能性が高くその場合の輸送の安全を求める法律上の利益」ないし「安全な交通機関に乗る権利」，あるいは，「ユネスコのエコパークに選ばれた南アルプスの良好な自然環境を享受する法律上の利益」ないし「南アルプスの自然を保全する権利」とは，いずれも，その権利の内実自体一般的公益に属する利益といわざるを得ない上，権利利益を享受すべき名宛人の特定も行い得ない性質のものであり，建設線の工事実施計画の認可処分を定めた根拠法令がかかる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であるなどと解し得ないことは明らかである。

以下では，この点をひとまずおき，全幹法の趣旨及び目的を改めて確認しながら，建設線の工事実施計画の認可に関する法の規定が，原告らが主張する「乗客になる可能性が高くその場合の輸送の安全を求める法律上の利益」ないし「安全な交通機関に乗る権利」，「ユネスコのエコパークに選ばれた南アルプスの

---

*1　建設を開始すべき新幹線鉄道の路線（全幹法４条1項）

良好な自然環境を享受する法律上の利益」ないし「南アルプスの自然を保全する権利」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は解されないことを述べる。

(1) 全幹法の趣旨及び目的

ア　本件認可処分の根拠法である全幹法の目的は，「高速輸送体系の形成が国土の総合的かつ普遍的開発に果たす役割の重要性にかんがみ，新幹線鉄道による全国的な鉄道網の整備を図り，もつて国民経済の発展及び国民生活領域の拡大並びに地域の振興に資すること」である(同法１条)。

すなわち，同条の文理からすれば，全幹法が，「国民経済の発展及び国民生活領域の拡大並びに地域の振興に資すること」を目的とし，その目的達成手段として，「新幹線鉄道による全国的な鉄道網の整備を図」ることを想定していることは明らかであり，同法は，正に，国民経済の発展，国民生活領域の拡大，地域の振興といった一般的公益に属する利益を図ることを目的とするものである。

ちなみに，鉄道事業法は，その目的として，「鉄道事業等の運営を適正かつ合理的なものとすることにより，輸送の安全を確保し，鉄道等の利用者の利益を保護する」(１条)ことを明記している。これと比較しても，全幹法が，鉄道事業法以上により一般的公益保護を志向する趣旨の法律であることが見て取れる。

イ　そして，このことは，以下に述べる全幹法の沿革や同法の趣旨からも明らかである(乙第６号証ないし乙第８号証，乙第２２号証１２２ないし１２９ページ，乙第２８号証，乙第２９号証)。

すなわち，被告準備書面(2)第２の２(1)(１２及び１３ページ)で述べたとおり，全幹法は，昭和３９年１０月の東海道新幹線の開業とその後の事業化の成功を踏まえ，新幹線建設を求める動きが活発となったことを受け，幹線鉄道のうち，新幹線鉄道の整備を目的として，昭和４５年に制定され

た法律であり(乙第２５号証)，複数回の部分的な改正を経て現在に至っている(乙第２６号証)。新幹線鉄道の新規建設が，国鉄が建設すべき鉄道路線を規律する鉄道敷設法の改正によらず，全幹法という別個の法の制定によって対処されたのは，それが，①国土の有効利用を図るための高速交通ネットワークの形成を目的とする大プロジェクトであり，その目的を特別の法律で明確に打ち出す必要があったこと(乙第６号証５ページ，乙第７号証６ページ)，②新幹線鉄道の建設については，その時代の社会の発展状況や国土開発の推移に即応する柔軟性を持たせるべきであるとの観点から，予定路線を法律で定め得なかったこと(乙第８号証９ページ)，③建設手続は，新幹線鉄道の建設の重要性に鑑み，これを総合的かつ計画的に進めるため運輸大臣(当時)が基本計画及び整備計画を自ら策定する等新たな手続を定める必要があったこと(乙第７号証２２ページ，乙第８号証４ページ)，④建設資金についての助成等についても特別の配慮をする必要があった(乙第６号証８ページ)ことによるものである。全幹法は，以上を背景に策定され，その目的規定でも，国民経済の発展，国民生活領域の拡大，地域の振興といった公益目的が明記されているのである。

そして，被告準備書面(2)第２の２(2)及び(3)(１３ないし１５ページ)でも述べたとおり，全幹法の条文を俯瞰すると，新幹線鉄道の路線を定める基本計画の決定やその建設主体や営業主体の指名，さらに，その整備計画の決定主体は全て国であり，しかも，国から指名された建設主体の作成する工事実施計画も国が決定した整備計画に基づくものであることが求められており，新幹線鉄道の建設は，国の主導によって計画・遂行される制度として設計されていることが分かる。そして，このように，全幹法において，以上で述べた新幹線鉄道の建設スキームが規定されたのは，取りも直さず，同法において，上述した新幹線鉄道により全国的な鉄道網の整備を図ることによる国民経済の発展と国民生活領域の拡大，あるいは地域の

振興といった公益を国が主体となって実現することが企図されていたからにほかならない。

その後，国鉄民営化に伴って鉄道事業法及び日本国有鉄道改革法等施行法が制定され，鉄道国有法及び鉄道敷設法が廃止される一方で，全幹法が一部改正されたことは被告準備書面(2)第１の３(９ないし１２ページ)で述べたとおりであるが，全幹法については，その一部改正がされた際においても，従前の新幹線鉄道の建設スキームは維持され，被告準備書面(2)第１の３(3)ウ(１１及び１２ページ)で述べたとおり，国鉄改革の実施に伴い措置することが必要となる事項に限っての改正が行われるにとどまったのである(乙第２４号証５１ページ(9))。

このことは，新幹線鉄道については，それが国土の総合的かつ普遍的な開発の果たす役割の大きさに鑑み，引き続き，国の主導により計画・遂行を行うことにより，公益の実現を図ることが改めて確認されたことを意味するのであって，それゆえ，我が国の鉄道法制の下では，新幹線鉄道に該当する鉄道の建設については，鉄道事業法による許可の手続を受けて進めることは許容されてもいない(乙第２２号証１２９ページ参照)。

ウ　次に，全幹法の趣旨・目的を前提に，建設線の工事実施計画の認可処分に至るまでの全幹法の諸規定についてみてみると，同法は，国の主導により計画・遂行を行うことにより，上記した一般的公益を実現すべく，新幹線鉄道の建設手続等について，以下に述べるような鉄道事業法にはない特別の定めを設けているものである。

(ｱ) すなわち，鉄道事業法における一般の鉄道については，民間業者である鉄道事業者が，国土交通大臣に対し，事業許可の申請をし(同法３条)，これについて，同大臣が，許可基準(同法５条)に適合するかどうかを審査した上で，鉄道事業の許可を行うこととなっている。また，鉄道事業の許可を経た後においても，鉄道事業者が，国土交通大臣に対し，工事

施行認可の申請をし(同法８条１項)，これについて，同大臣が，認可基準(同条２項)に適合するかどうかを審査した上で，許可することとなっている。

これに対し，全幹法においては，被告準備書面(2)第２の３(１５及び１６ページ)で述べたとおり，①国土交通大臣が，鉄道輸送の需要の動向，国土開発の重点的な方向その他新幹線鉄道の効果的な整備を図るため必要な事項を考慮し，建設を開始すべき新幹線鉄道の路線(建設線)を定める基本計画を決定することとなっている(同法４条)。また，国土交通大臣は，②基本計画の決定後，鉄道・運輸機構その他の法人であって国土交通大臣の指名するものに対し，建設線の建設に関し必要な調査を行うべきことを指示することができ(同法５条)，③建設線について，その営業を行う法人(営業主体)及びその建設を行う法人(建設主体)を指名することができる(同法６条)。さらに，国土交通大臣は，④上記②で指示した建設線の建設に関する必要な調査の結果に基づき，基本計画で定められた建設線の建設に関する整備計画を決定し(同法７条)，⑤整備計画を決定したときは，建設主体に対し，整備計画に基づいて当該建設線の建設を行うべきことを指示しなければならず(同法８条)，⑥建設の指示を受けた建設主体が整備計画に基づいて作成した建設線の工事実施計画について認可する(同法９条)，といった手続が順次踏まれることになる。また，⑦上記①の基本計画の決定，上記③の営業主体又は建設主体の指名に関する事項及び上記④の整備計画の決定は，国土交通省設置法(平成１１年法律第１００号)６条１項に基づき設置された，交通政策審議会への必要的諮問事項とされている(同法１４条の２)。

(イ) これを更にふえんすれば，まず，上記①の基本計画の決定については，基本計画の決定が有する政策的決断に基づく創造的な行為としての色彩や建設当初の計画段階から国が主導的に行政決定する仕組みを採用した

こと等に照らし，全幹法が基本計画の決定に関して，計画策定権者である国土交通大臣に対して広範な裁量権を与えていることは被告準備書面(2)第２の４(2)（１６及び１７ページ）で述べたとおりであるが，その一方で，同法は基本計画決定における考慮要素として，「鉄道輸送の需要の動向，国土開発の重点的な方向その他新幹線鉄道の効果的な整備を図るため必要な事項」と規定し（同法４条１項），さらに，同法施行令２条は，①新幹線鉄道の輸送需要量の見通し，②新幹線鉄道の整備による所要輸送時間の短縮及び輸送力の増加がもたらす経済的効果，③新幹線鉄道の収支の見通し及び新幹線鉄道の整備が他の鉄道の収支に及ぼす影響といった事項を定めている。そして，これらの考慮要素は，いずれも，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う，全幹法１条の目的の適合性をより具体化したものとみることができる。

(ｳ) また，上記③の営業主体及び建設主体の指名については，被告準備書面(2)第２の４(3)１７（１７ないし１９ページ）で述べたとおり，制定当時の全幹法においては，新幹線鉄道の建設が国土全体にわたる大規模プロジェクトであり，鉄道技術，電子工学その他の技術の粋を尽くすものであって資金面，技術面で総力を結集する必要があることなどから，新幹線鉄道の建設は国鉄又は鉄建公団が行うこと，また，新幹線鉄道の営業については，国内の幹線鉄道を全面的に担当し，東海道新幹線において豊かな営業経験と実績を持っていた国鉄が行うことと規定されていたところ（乙第２８号証１２及び１３ページ），国鉄改革に伴う改正後の全幹法においても，なお，新幹線鉄道の営業主体及び建設主体は国土交通大臣が指名することとされ，新幹線鉄道の建設及び営業について国の積極的な関与が維持されることになったという経緯がある。これは，新幹線鉄道の建設及び営業が我が国の国土開発，運輸政策にとって極めて大きな影響を有することに鑑み，国が，相手方の申請によらず，自らの発

意によって，新幹線鉄道を営業するにふさわしい豊かな営業経験と実績を有する法人を営業主体として，新幹線鉄道を建設するにふさわしい十分な資金面，技術面等の能力を有する法人を建設主体として，それぞれ主導的に決定できる制度枠組みを維持する必要があったからである（乙第２２号証１２５及び１２６ページ(ニ)）。そして，全幹法６条６項が，「営業又は建設を自ら適確に遂行する能力を有すると認められる」か否かの要件を設けているのは，新幹線鉄道の建設ないし営業の主体を，これらを自ら適確に遂行する能力を有するものとすることを要求することで，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う全幹法１条の目的の実現を図る趣旨によるものである。

(エ) さらに，上記④の整備計画の決定については，国土交通大臣が決定する整備計画とは，新幹線鉄道の建設に関して基本計画を具体化し，その主要な事項を定めるものであり，その内容は，全幹法施行令３条１項において，走行方式（１号），最高設計速度（２号），建設に要する費用の概算額（３号），その他必要な事項（４号）として掲げられている（乙第２２号証１２６ページ(ニ)(1)，乙第２９号証６１ページ(3)）。そして，かかる決定が，前述のとおり，基本計画をより具体化し，その主要な事項を定めるものであることからすると，ここでの考慮要素もまた，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う，全幹法１条の目的の適合性をより具体化したものとみることができる。

(オ) 本件で問題とされる処分は，これらの一連の手続を経た上での，上記⑥の建設線の工事実施計画の認可であるが，この上記⑥の建設線の工事実施計画の認可とは，被告準備書面(2)第２の４(5)（２０及び２１ページ）で述べたとおり，国土交通大臣において，建設主体が作成した工事実施計画を審査することで，建設主体が建設しようとする建設線が，国がそれまでの手続過程で主導的に策定してきた建設の基本的な計画（基

本計画及び整備計画）を適確に具体化する施設として計画ないし設計されているかどうかを確認し，建設主体に対し，当該認可に係る工事に着工することができるようにする地位を付与するものである。全幹法は，その認可についても；技術的な検討を前提とする専門的知識及び経験を必要とすることや，公益上の見地からの政策的判断が不可欠となることから，国土交通大臣に広範な裁量を付与している上に，その認可が，先に述べたとおり，国が主導的に策定してきた建設の基本的な計画（基本計画及び整備計画）を適確に具体化する施設として計画ないし設計されているかどうかを確認し，建設主体に対し，当該認可に係る工事に着工することができるようにする地位を付与することを内容とする処分である以上，その認可もまた，これまで述べてきた，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う，全幹法１条の目的の実現を図る趣旨のものであるといえる。

エ　以上で述べた，建設線の工事実施計画の認可処分をめぐる法の定めを通覧しても，全幹法が国民経済の発展，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ることは明らかであり，かかる利益は，正に，専ら，不特定多数者の一般的公益に属する利益とみるほかないものである。

したがって，全幹法が，原告らが主張するような，「乗客になる可能性が高くその場合の輸送の安全を求める法律上の利益」，「ユネスコのエコパークに選ばれた南アルプスの良好な自然環境を享受する法律上の利益」を個々人の個別的利益として保護する趣旨であるということは，全幹法の趣旨・目的からは到底言い得ない。

そして，これを，本件認可処分の根拠法令である全幹法９条１項前段の規定からもみても，やはり，かかる利益を個別的利益として保護する趣旨でないことは，次項に述べるところからも明らかである。

(2) 建設線の工事実施計画の認可処分に係る具体的規律

ア　建設線の工事実施計画の認可処分の要件

本件認可処分の根拠法令である全幹法９条１項前段は，「建設主体は，前条の規定による指示により建設線の建設を行おうとするときは，整備計画に基づいて，路線名，工事の区間，工事方法その他国土交通省令で定める事項を記載した建設線の工事実施計画を作成し，国土交通大臣の認可を受けなければならない。」と規定し，国土交通大臣が認可をする対象が，建設線（新幹線鉄道の路線）の建設を行おうとする建設主体が作成した工事実施計画であることを定めている。

すなわち，被告準備書面(4)第３の１及び２（１４ないし１９ページ）で述べたとおり，全幹法９条１項に基づき建設主体が作成する工事実施計画には，同法施行規則２条１項の１号から９号までにおいて，各記載事項，例えば，路線名（１号），工事の区間（２号），線路の位置（３号）などを記載することが求められており，認可の対象とは，全幹法施行規則２条１項各号の各記載事項で構成された工事実施計画である。すなわち，工事実施計画の認可処分における審査では，かかる工事実施計画における記載事項から，当該計画がそれまで国が主導的に策定してきた建設の基本的な計画（基本計画及び整備計画）を適確に具体化する施設として計画ないし設計されているかどうかの確認がされることになるものである。

ちなみに，全幹法施行規則２条２項は，工事実施計画に付すべき添付書類として，線路平面図（１号），線路縦断面図（２号），停車場平面図（３号），停車場設備表（４号）などを定めるが，同規則が要求するこれらの工事実施計画に係る詳細さや情報量は，鉄道事業者が鉄道事業法８条１項に基づき定める工事計画におけるそれと比べて少ないことに留意を要する。それは，新幹線鉄道の建設においては，その建設規模の大きさに照らして，全幹法９条１項に基づく認可段階で，工事を行う構造物等につき詳細な工事計画

や図面等を作成することに困難を伴う上に，当該工事を行うことになる建設主体には資金面，技術面等での十分な能力が担保されていることから，建設主体において，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ないからである。このように，鉄道事業法と全幹法は，それぞれの法律の趣旨・目的や，鉄道施設の建設スキームを異にするのみならず，工事認可に係る審査の内容をも異にするものである。

そして，以上で述べた建設線の工事実施計画の認可処分の審査対象からも，その根拠法令が，原告らの主張する，「乗客として輸送の安全を求める利益」や「南アルプスの良好な自然環境を享受する利益」を保護する趣旨を含むものであることを読み取ることはできない。

イ　建設線の工事実施計画の認可処分の効果

全幹法９条１項の規定ぶりからすれば，建設線の工事実施計画の認可処分の名宛人は建設主体であることは明らかであり，その法的効果とは，処分の名宛人たる建設主体に対し，当該認可に係る工事に着工することができるようにする地位を付与するにとどまるものである。また，同法９条５項は「建設主体は，第一項の規定による国土交通大臣の認可を受けたときは，工事実施計画に関する書類を営業主体に送付しなければならない」とも定めており，同認可処分の効果として，工事実施計画に関する書類を営業主体に送付する義務を課するということも導かれることになる。つまり，建設線の工事実施計画認可処分の効果とは，上記二つの効果が法として想定されているものであり，かかる規定から，原告らの主張する「乗客として輸送の安全を求める利益」や「南アルプスの良好な自然環境を享受する利益」を保護する趣旨を読み取ることはできない。

(ア) ここで，「地位を付与するにとどまる」の具体的な意味について更にふえんすると，建設線の工事実施計画の認可に係る工事については，当該認可を経れば直ちに建築主体において実施できるというものではな

く，具体的な工事実施に至るまでに，例えば，「地元説明会」，「中心線測量」，「設計協議」，「地質調査」，「構造物設計」，「用地測量」，「用地協議・取得」，「埋蔵文化財調査」，「工事発注」，「工事説明会」などといった各種の手続や契約等を経ることが必要であり，これらの過程を経た後で，初めて「工事」に至ることになる。逆に言えば，これらの各種の手続や契約等を経なければ，当該認可に係る「工事」の実施に至らないことはもとより，地質調査や用地測量，用地協議・取得などの手続がなお残されているのであるから，かかる処分によって具体的にいかなる工事を実施するのか，ということ自体，確定されるという性質のものではない。そして，このような効果自体，先で述べたとおり，工事実施計画の認可処分の審査において，工事を行う構造物等について詳細な工事計画や図面等を作成することが求められていないことからも裏付けられるところである。

(イ) その上で，上記建設線の工事実施計画の認可処分そのものによって，更に処分の名宛人以外の第三者に対して何らかの権利を付与し又は制限することになるのか，についても念のため見てみると，全幹法の上記処分そのものによっては，かかる結論が帰結されることにはならない。このことは，全幹法が，本件で問題となる上記建設線の工事実施計画の認可とは別個の処分としての行為制限区域の指定(全幹法１０条)及び（当該行為制限区域の指定に伴う）行為の制限(同法１１条)の規定を設けていることからも明らかである。

すなわち，国土交通大臣は，工事実施計画の認可に係る新幹線鉄道の建設に要する土地で政令で定めるものについて，当該新幹線鉄道の建設を円滑に遂行させるため全幹法１１条１項に規定する行為の制限が必要であると認めるときは，区域を定め，当該区域を行為制限区域として指定することができる(同法１０条１項)。

この行為制限区域の指定に関していえば，国土交通大臣は，行為制限区域を指定しようとするときは，あらかじめ，建設主体の意見を聴かなければならず(同条２項)，同指定に関し必要があると認めるときは，建設主体に対し，必要な資料の提出を求めることができ(同条３項)，行為制限区域を指定するときは，国土交通省令で定めるところにより，当該行為制限区域を公示し，かつ，これを表示する図面を一般の縦覧に供しなければならず(同条４項)，当該行為制限区域に係る新幹線鉄道の建設の工事が完了したときは，すみやかに，当該行為制限区域の指定を解除し，国土交通省令で定めるところにより，その旨を公示しなければならない(同条５項)と定められている。

また，行為の制限に関していえば，上記の行為制限区域が指定された場合には，何人も，土地の形質を変更し，又は工作物を新設し，改築し，若しくは増築してはならず(全幹法１１条１項)，当該行為の制限により損失を受ける者がある場合においては，建設主体は，その者に対して通常受けるべき損失を補償しなければならず(同条２項)，この損失の補償については，建設主体と損失を受けた者とが協議しなければならず(同条３項)，当該協議が成立しないときは，建設主体又は損失を受けた者は，政令で定めるところにより，収用委員会に土地収用法９４条の規定による裁決を申請することができる(全幹法１１条４項)と定められている。

その一方で，全幹法は，建設線の工事実施計画の認可そのものについてはかかる効果を付与するものではない。そして，実際に，本件では，行為制限区域は指定されておらず，したがって，行為制限区域は存在しないものである。

ウ　建設線の工事実施計画を認可するための要件及び効果に照らしても，その根拠法令が原告らの主張する利益を個別的利益として保護しているもの

とは解せないこと

以上のとおり，本件認可処分の要件及びその効果を見ても，その根拠法令が，原告らの主張する利益を保護する趣旨であることも，さらに，これを個別的利益として保護する趣旨であることも読み取ることはできない。したがって，かかる利益を前提に，原告適格を認めることはできない。

(3) 手続関与の規定を手掛かりに原告適格を肯定することもできないこと

ア　もっとも，「当該許可等に係る手続規定（処分に当たり周辺住民等を手続に関与させる規定を設けているなど）が存することは，当該許可等の処分要件に当該周辺住民の人格的利益等に対する配慮が取り込まれているか否かを判断する一つの考慮要素となり得る」とされている（清野正彦・最高裁判所判例解説民事篇（平成２１年度（下））６７８ページ）。

イ　しかるに，建設線の工事実施計画の認可について規定した全幹法の諸規定を見ても，確かに，全幹法９条４項には，同法１３条１項の規定により新幹線鉄道の建設に関する工事に要する費用を負担すべき都道府県の意見を聴かなければならないとする定めがあるが，それは，同項にも明記されているように，都道府県が建設に関する工事費用を負担することに着眼したためであって，それ以外に，建設線の工事実施計画の認可を行うに際して，当該建設線の周辺住民はもとより，当該建設線の工事が実施された後，また，開業等がされた後に当該建設線を運行するリニアモーターカーに「乗客になる可能性が高くその場合の輸送の安全を求める」とする者を，手続に関与させる規定は存在しない。

また，このことは，先で述べた行為制限区域の指定（全幹法１０条）及び行為の制限（全幹法１１条）の規定と比較すれば，より一層明らかである。

すなわち，全幹法は，行為制限区域の指定に関しては，建設線の工事実施計画の認可と異なり，建設主体からの意見聴取の規定を設けたり，行為制限区域の指定の公示の規定を設けるなどしているにもかかわらず（なお，

更に言えば，周辺住民や乗客の意見聴取の規定は，行為制限区域の指定においてすら存在していない。)，建設線の工事実施計画の認可については，これらの規定は設けられていない。そして，この行為制限区域の指定に伴う行為の制限に関しても，建設線の工事実施計画の認可と異なり，当該行為の制限により損失を受ける者がある場合においては，建設主体は，その者に対して通常受けるべき損失を補償しなければならず(同条２項)，この損失の補償については，建設主体と損失を受けた者とが協議しなければならず(同条３項)，当該協議が成立しないときは，建設主体又は損失を受けた者は，政令で定めるところにより，収用委員会に土地収用法９４条の規定による裁決を申請することができる(全幹法１１条４項)との規定を設けるなどしているにもかかわらず，建設線の工事実施計画の認可については，これらの規定は設けられていない。

したがって，手続規定を手掛かりにして原告適格を肯定することもできないというべきである。

(4) 小括

以上のとおり，当該処分の根拠となる法令の規定の文言，当該法令の趣旨及び目的，当該処分において考慮されるべき利益の内容及び性質からすれば，全幹法９条１項前段が，原告らが主張する「乗客になる可能性が高くその場合の輸送の安全を求める法律上の利益」，「ユネスコのエコパークに選ばれた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ことはできない。

3　環境影響評価法は全幹法と「目的を共通にする関係法令」に当然に該当するとはいえない上，鉄道事業法や環境影響評価法の趣旨及び目的をも参酌したとしても，原告らの主張する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は解されないこと

(1) 原告らの主張

ア　原告らは，「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」（原告準備書面２２第３・５ページ）と主張し，かかる主張を前提として，原告適格についても，鉄道事業法５条１項や同法８条を本件認可処分の「当該処分の根拠となる法令の規定」とみるべきであると主張する（なお，鉄道事業法５条１項２号には「その事業の計画が輸送の安全上適切なものであること」との文言がある。）。

イ　また，原告らは，「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」（原告準備書面２２第４の１・１６ページ）と主張し，かかる主張を前提として，環境影響評価法１条や３３条をもって，「ユネスコのエコパークに選ばれた南アルプスの良好な自然環境を享受する法律上の利益」が個別的利益として保護されていると主張する。

(2) 被告の反論

原告らの主張する利益が原告らの原告適格を肯定し得るほどの個別的利益と捉えることができない点において失当であることは先でも指摘したとおりであるが，以下では，この点をおいても，原告らの主張がいずれも誤りであることを指摘しておく。

ア　本件認可処分の根拠法令は鉄道事業法ではなく全幹法であるとともに，環境影響評価法は全幹法と「目的を共通にする関係法令」であるとはいえないこと

(ア) 本件認可処分は鉄道事業法を根拠とするものではないこと

まず，原告らの前記(1)アの主張については，そもそも本件認可処分が鉄道事業法５条ないし８条に基づくものではなく，全幹法９条１項前段に基づいてなされたものであり，原告適格に係る「当該処分の根拠と

なる法令」についても，全幹法９条１項前段をみるべきであることを踏まえないものである。

そして，このことは，被告準備書面(1)第２の５（２２及び２３ページ）及び被告準備書面(2)第２の２(3)（１４及び１５ページ）等で述べたとおりである。念のため付言しておくと，原告らが，鉄道事業法を全幹法と目的を共通にする法令であるとして，かかる論証を展開する趣旨であると善解したとしても，先で述べたとおり，全幹法と鉄道事業法とは，趣旨・目的の内実を互いに異にし，その建設スキームに係る制度設計も互いに異にする法律である以上，これらを「目的を共通にする関係法令」に該当するなどと評し得ないこともまた明らかである。

したがって，いずれにせよ，原告らの前記(1)アの主張は，その前提を誤っており，失当である。

(イ) 全幹法と環境影響評価法とは互いに目的を異にする法令であること

原告らの前記(1)イの主張についても，全幹法と環境影響評価法とは目的を異にするものであり，環境影響評価法は，全幹法と「目的を共通にする関係法令」に当然に該当するとはいえない。

すなわち，環境影響評価法１条は，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鑑み，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，その事業に係る環境の保全について適正な配慮がなされていることを確保し，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同法の目的とする旨を定める。そして，上記規定において，「環境の保全」との文言が用いられるなどしている。

これに対し，全幹法は，前記第２の２で述べたとおり，高速輸送体系の形成が国土の総合的かつ普遍的開発に果たす役割の重要性に鑑み，新

幹線鉄道による全国的な鉄道網の整備を図り，もって「国民経済の発展及び国民生活領域の拡大並びに地域の振興に資すること」を目的としており，目的規定に環境の保全への配慮に関する文言はない。

このように，全幹法と環境影響評価法とは，大きく目的を異にしているといわざるを得ないから，環境影響評価法は，全幹法と「目的を共通にする関係法令」に当然に該当するとはいえない。

イ　環境影響評価法の趣旨及び目的を参酌したとしても，原告らの主張する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は解されないこと

(ｱ) 上記の点をひとまずおき，環境影響評価法が，全幹法と「目的を共通にする関係法令」に該当すると仮定して，その趣旨及び目的を参酌したとしても，そもそも，本件認可処分の根拠法令である全幹法９条１項前段，あるいは，原告らにおいて上記処分の根拠法令ないし関係法令として掲げる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を求める法律上の利益」，「ユネスコのエコパークに選ばれた南アルプスの良好な自然環境を享受する法律上の利益」といった本来一般的公益に属する利益を殊更に個々人の個別的利益として保護するものとは解し難い。

(ｲ) この点については，東京地方裁判所平成２０年１月２９日判決（訟務月報５５巻１２号３４４３ページ，判例秘書登載）は，鉄道周辺に居住する同事案の原告らが，鉄道事業法１２条４項，１０条２項に基づき鉄道施設変更工事の完成検査の結果地方運輸局長がした当該鉄道施設を合格とする処分の取消し等を求めた事案につき，「原告らは，環境影響評価法及び東京都条例も関係法令として参酌すべきであると主張する。環境影響評価法は，その三三条において，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と規定しており(同条一項)，また，東京都条例は，東京都知事は，事業者から提出された環境影響評価書及びその概要の写しを対象事業に係る許認可権者に送付して(二四条二項)，許認可等を行う際に評価書の内容に十分配慮するよう要請しなければならないとしている(二五条)。」，「しかし，環境影響評価法及び東京都条例の上記各規定は，あくまでも，免許等を行う者が，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すべきこと等を定めるにとどまり，審査の基準を具体的に定めたものではない。したがって，これらの規定から，対象事業について免許等を行うに当たり，周辺住民の個別具体的な利益が常に必ず保護されることになるとの結論を導き出すのは困難である。そうすると，環境影響評価法及び東京都条例を参酌したとしても，鉄道施設変更に係る鉄道事業法の規定が，周辺住民の個別具体的な利益を保護すべきものとする趣旨であるということはできないとの上記の結論は左右されないといわなければならない」(傍点は引用者。以下同じ。)と判示し，鉄道周辺に居住する同事案の原告らの原告適格を否定している。

また，東京地方裁判所平成２３年６月９日判決(新石垣空港訴訟。訟務月報５９巻６号１４８２ページ，判例秘書登載)は，白保サンゴ礁等の希少生物を次の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消しを求めた事案につき，同事案の原告らが主張するような環境的利益は，航空法及び環境影響評価法３３条等によって，個々人の個別的利益として保護されているということはできないと判示し，同空港の設置により自らの環境的利益が侵害されると訴えている同事案の原告らは「法律上の利益を有する者」に当たらないとして，原告適格を否定している。

(3) 小括

以上のとおり，原告らの主張を踏まえても，本件認可処分の根拠法令である全幹法９条１項前段，あるいは，原告らにおいて上記処分の根拠法令ないし関係法令として掲げる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を求める法律上の利益」，「ユネスコのエコパークに選ばれた南アルプスの良好な自然環境を享受する法律上の利益」といった一般的公益に属する利益を更に個々人の個別的利益として保護するものとは解し難い。

第３　建設線の工事実施計画の認可に関する法の規定は，本件工事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これらの財産権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は解されないこと（Ⅱ類型について）

１　原告らの主張

原告らは，訴状別紙原告目録Ａ記載の原告らにつき，「本件工事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あり，中央新幹線の工事によってそれらの権利が侵害される者である」と主張し（訴状第２章第１の２・９ページ），原告準備書面２２においても，これと同様に（同書面別表原告適格整理表では，更に小項目の欄に分けた上で），本件工事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これらの財産権が個々人の個別的利益として保護されていると主張し，原告適格が認められると主張する（原告準備書面２２第５・２０ないし２４ページ）。

２　建設線の工事実施計画の認可に関する法の規定は，本件工事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これらの財産権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は解されないこと

しかしながら，以下に述べるとおり，建設線の工事実施計画の認可に関する法の規定は，原告らが主張する本件工事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これらの財産権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は解されない。

(1) 全幹法の趣旨及び目的等に照らしても，建設線の工事実施計画の認可に係る根拠法令が原告らが主張する権利を個々人の個別的利益として保護する趣旨を含むとは解されないこと

全幹法の趣旨及び目的に加え，全幹法９条１項の要件及び効果については，前記第２の２で述べたとおりであり，これらに照らしても，建設線の工事実施計画の認可に係る根拠法令が，原告らが主張する本件工事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これらの財産権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ことはできない。

このことは，全幹法が，本件で問題となる建設線の工事実施計画の認可とは別個の処分として，行為制限区域の指定（全幹法１０条）及び行為の制限（同法１１条）の規定を設けており，行為制限区域が指定され，当該行為制限区域内の者で所有する土地や工作物について損失を被った場合には，そのような者の財産権については，個々人の個別的利益として保護されるべきと考えられる一方で，本件で問題となる建設線の工事実施計画の認可については，このような効果が付与されていないことからも明らかである。

また，先で述べたとおり，建設線の工事実施計画の認可は，建設主体に対し，当該認可に係る工事に着工することができるようにする地位を付与するにすぎず，この段階では，地質調査や用地測量，用地協議・取得などの手続がなお残されている。すなわち，たとえ，その後の手続によって，財産的損失が招来される事態に至ることがあるとしても，それは，当事者双方の話合いによる売却手続や土地収用手続など，認可とは別途の手続に基づいてのも

のであって，しかも，その手続において別途の救済の手段が想定されているのである。そして，これに関しては，原告ら自身も「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ない」(原告準備書面２２第５の２・２３ページ)として，当該処分そのものでは，権利利益に直ちに制約が加えられないことを認めているところである。

(2) 手続関与の規定を手掛かりに原告適格を肯定することもできないこと

また，全幹法の規定を見ても，建設線の工事実施計画の認可を行うに際して，当該建設線の周辺住民の財産権はもとより，原告らが主張する「本件工事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」を有する者を手続に関与させる規定は何ら存在しない。

そして，全幹法は，上記で述べたとおり，本件で問題となる建設線の工事実施計画の認可について，手続関与の規定を設けていない一方で，その後の手続として行われる可能性がある行為制限区域の指定，これに伴う行為の制限については，当該行為制限区域内の者，かつ，当該行為の制限を受ける者に限っては，損失の補償の規定や，収用委員会への裁決の申請の規定を設けているところ(全幹法１１条２項ないし４項)，これが，建設線工事実施計画の認可処分による帰結ではなく，その後の手続による帰結であることは，繰り返し述べてきたとおりである。

(3) 小田急大法廷判決を根拠に本件工事実施計画の工事予定地に物権的な権利を有している者に原告適格を肯定し得るなどと解することはできないこと

ア　原告らは，最高裁判所平成１７年１２月７日大法廷判決(小田急大法廷判決。民集５９巻１０号２６４５ページ)を例に出して，同判決では，「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」から，「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の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などと主張する(原告準備書面２２第５の２・２２及び２３ページ)。

イ　しかしながら，原告らが例に出した小田急大法廷判決は，都市計画法の規定の趣旨及び目的，これらの規定が保護しようとする利益の内容及び性質等を勘案した上で，同法が事業地の周辺地域に居住する住民に対して騒音や振動等によって健康又は生活環境に係る著しい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る趣旨を含むものと判断したのである。

ウ　その一方で，全幹法の規定の趣旨及び目的，これらの規定が保護しようとする利益の内容及び性質等を見ても，原告らの主張する物権的権利を個々人の個別的利益として保護する趣旨を含むものと解することができないことは，これまで述べてきたとおりである。

要するに，原告らの上記主張は，根拠法規が個別的利益として保護する趣旨であることを認定した小田急大法廷判決のうちの，将来の権利侵害性(しかも，その権利侵害も，認可処分によって直接帰結されるものではないのであり，この点でも，「著しい」被害を「直接的に」受けるおそれのある住民について，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を保護するとした小田急大法廷判決と事案を異にすることはいうまでない。)という共通点から，原告適格を肯定できるという強引な立論にすぎず，明らかに失当である。

エ　更に言えば，小田急大法廷判決の事案は，そもそも，人の生命や身体の安全といった「かけがえのない，公益には容易に吸収解消され難い性質の利益」であり，法的な仕組みの下でこれを制限するということは想定しに

くい性質の利益である。その一方で，原告らの主張する財産権は，「公益には容易に吸収解消され難い性質の権利であるということは困難であり，法的な仕組みの下に制限することが可能であって，金銭賠償による損害回復が容易なものである」（福井章代・最高裁判所判例解説民事篇（平成１３年度（上）２１９ページ参照））。そうである以上，処分の根拠法規に明確に所有権等の財産権の保護が明記されていないにもかかわらず，そのような権利を当該根拠法規が個々人の個別的利益として保護する趣旨であるなどと解し得ないことは明らかである。そして，この点に関しては，最高裁判所平成９年１月２８日第三小法廷判決（民集５１巻１号２５０ページ）の調査官解説においても，「土地等の所有権は，公益には容易に吸収解消され難い性質の権利ということはできないように思われる。また，所有者は，物上請求権を行使して，その侵害の予防をすることができることが法定されており，行政法規が公益のみに着目して規制をするということは，何ら不自然ではない。そうすると，根拠法規が明確に所有権をも保護するものと定めているとはみられない同号（引用者注：都市計画法３３条１項７号のこと）については，人の生命，身体の安全等のほかに周辺土地等の所有権の保護の趣旨が含まれていると解すべき根拠はないものと思われる。」（大橋寛明・最高裁判所判例解説民事篇（平成９年度（上）１５５ページ））と解説されているところである。

(4) 小括

以上のとおり，当該処分の根拠となる法令の規定の文言，当該法令の趣旨及び目的，当該処分において考慮されるべき利益の内容及び性質からすれば，全幹法９条１項前段が，原告らが主張する本件工事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これらの財産権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ことはできない。

また，財産権については，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ページ）も，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ことを理由に，当該不動産に係る物権的権利を有する者の原告適格を否定しているところである。

第４　建設線の工事実施計画の認可に関する法の規定は，原告らの騒音，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利益を個々人の個別的な利益として保護すべきものとする趣旨を含むとは解されないこと（Ⅲ類型について）

１　原告らの主張

原告らは，訴状別紙原告目録Ｂ記載の原告らにつき，「本件工事実施計画の工事及び工事関係車両の運行により，騒音・振動・大気汚染，飲料水源喪失，水源汚染等々，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」と主張し（訴状第２章第１の３・９ページ），原告準備書面２２においても，これと同様に（同書面別表原告適格整理表では，更に小項目の欄に分けた上で），原告らは騒音，振動等による健康又は生活環境等に係る著しい被害を直接的に受けるおそれがある者に当たると主張するようである（原告準備書面２２第６の３・２４ないし４０ページ）。

２　**建設線の工事実施計画の認可に関する法の規定は，原告らの騒音，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は解されないこと**

しかしながら，原告らのいう「健康又は生活環境の著しい被害」とは，例えば，「井戸枯れ又は監視水道水源の汚染が心配される原告ら」（原告準備書面２２第６の３・２６ページ），「湧水が枯れる危険性を心配している原告ら」（同ページ），「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」（同ページ），「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」（２７ページ），「広範囲に残土運搬車両が通る可能性がある」（２８ページ）などと，その利益の内実も抽象的である上に権利利益を享受すべき名宛人の特定も困難なものであり，かかる利益も一括りにして健康又は生活環境等に係る著しい被害を直接的に受けるおそれがある者というのであれば，それは主張自体失当である。

また，原告らの主張は，そもそも，いかなる理由から認可の根拠法令が，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利益を個々人の個別的利益として保護する趣旨を含むといい得るのか判然としない点でも疑問があるが，いずれにせよ，これらの点をおいても，以下に述べるとおり，建設線の工事実施計画の認可に関する法の規定は，原告らが主張する騒音・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利益を個々人の個別具体的な利益として保護すべきものとする趣旨を含むとは解されないことに変わりはない。

(1) 全幹法の趣旨及び目的等に照らしても，認可の根拠法令が原告らが主張する利益を個々人の個別的利益として保護する趣旨であるとは解されないこと

ア　全幹法の趣旨及び目的に加え，全幹法９条１項の要件及び効果については，前記第２の２で述べたとおりであり，これらに照らしても，建設線の工事実施計画の認可に係る根拠法令が，原告らが主張する騒音・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ことはできない。さらに，全幹法やその下位法令を通覧してみても，全幹法が，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・目的とするものであること以上に，更に，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利益を個々人の個別的利益と

して保護することを肯定する手掛かりとなる規定は何ら見出すことはできない。

この点，前掲東京地方裁判所平成２０年１月２９日判決は，鉄道事業法の事案において，「鉄道事業法は，鉄道事業等の運営を適正かつ合理的なものとすることにより，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している(一条)。この文言からすれば，同法の究極的な目的は公共の福祉の増進であるが，より直接的な目的は『鉄道等の利用者の利益の保護』と『鉄道事業等の健全な発達』とであり，それは，鉄道事業等の運営を適正かつ合理的なものとすることによって実現されるものというのであるから，鉄道事業によって生じる騒音，振動や日照阻害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個別具体的な利益を保護すべきものとする趣旨をそこから読み取ることは難しいといわざるをない」と判示した。これに対し，全幹法は，１条に「国民経済の発展及び国民生活領域の拡大並びに地域の振興に資する」といった，鉄道事業法にも比してより公益性を志向した目的規定を置き，さらに，かかる目的を「新幹線鉄道による全国的な鉄道網の整備を図」ることによって実現するとしているのである。そして，かかる目的規定から，騒音，振動等による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別的利益として保護すべきものとする趣旨を読み取ることができないことは，鉄道事業法の比較においても，なお一層明らかである。

イ　もっとも，原告らの原告適格に係るＩ類型における主張等をみる限り，原告らとしては，環境影響評価法を全幹法とを「目的を共通にする関係法令」に当たると捉えた上で，さらに，小田急大法廷判決が，「騒音，振動等による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」について原告適格を肯定したことをも手掛かりとして，全幹法における認可

処分についても，騒音，振動等による健康又は生活環境に著しい被害を受けないという利益を個別的利益としても保護する趣旨を含むものと解しているようにも見受けられる。

(ｱ) しかしながら，まず，環境影響評価法が全幹法と「目的を共通にする関係法令」に該当するといえないことは前記第２の３のとおりである。

この点につき若干ふえんするに，小田急大法廷判決は，都市計画事業の認可の根拠となる法令である都市計画法の趣旨及び目的を考慮するに当たり，都市計画事業の内容が都市計画に適合することが認可の基準の一つとされていること，同法が都市計画の基準に関して，当該都市について公害防止計画が定められているときは都市計画がこれに適合したものでなければならないとし，都市施設は良好な都市環境を保持するように定めることとしていること等を踏まえて，公害防止計画の根拠法令である公害対策基本法と，環境に著しい影響を及ぼすおそれのある事業の実施に関する環境影響評価等の手続を定めた東京都環境影響評価条例が「当該法令と目的を共通にする関係法令」に当たると判断したものである。その上で，同判決では，公害対策基本法２条１項の「人の健康又は生活環境に係る被害」の文言をも参酌して，かかる健康又は生活保護に係る著しい被害を受けないという利益を個別的利益としても保護する趣旨を含むとした。ところが，このような小田急大法廷判決の事案と比較して，全幹法の下においては，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は見受けられず，環境影響評価法を「当該法令と目的と共通にする関係法令」と紐付け得る手掛かりとなる規定はそもそも存在しない。したがって，横断条項（環境影響評価法３３条）の存在により，本件認可処分について，環境影響評価法が，全幹法と「目的を共通にする関係法令」に該当するとはいえない。

(ｲ) また，仮に環境影響評価法の趣旨及び目的をも参酌したとしても，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ことはできないこともまた，前記第２の３で述べたとおりである。

そして，このことについても，前掲東京地方裁判所平成２０年１月２９日判決が，「環境影響評価法及び東京都条例の上記各規定は，あくまでも，免許等を行う者が，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すべきこと等を定めるにとどまり，審査の基準を具体的に定めたものではない。したがって，これらの規定から，対象事業について免許等を行うに当たり，周辺住民の個別具体的な利益が常に必ず保護されることになるとの結論を導き出すのは困難である。そうすると，環境影響評価法及び東京都条例を関係法令として参酌したとしても，鉄道施設変更に係る鉄道事業法の規定が，周辺住民の個別具体的な利益を保護すべきものとする趣旨であるということはできないとの上記の結論は左右されないといわなければならない。」と判示していることは，前記第２の３で述べたとおりである。

(2) 手続関与の規定を手掛かりに原告適格を肯定することもできないこと

また，全幹法の規定を見ても，建設線の工事実施計画の認可を行うに際して，周辺住民はもとより，原告らが主張する騒音・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利益を有する者を手続に関与させる規定は何ら存在しない。

(3) 小括

以上のとおり，当該処分の根拠となる法令の規定の文言，当該法令の趣旨及び目的，当該処分において考慮されるべき利益の内容及び性質からすれば，全幹法９条１項前段が，原告らが主張する騒音・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ことはできない。

3　まとめ

以上によれば，原告らが主張する騒音・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利益を手掛かりに，原告適格を肯定することもできないというべきである。

なお念のため付言するに，原告らがⅢ類型の原告適格を論証するにおいて参酌していると思料される小田急大法廷判決は，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」を受ける者に，原告適格を肯定しているものではなく，このような被害について，著しく，かつ，直接的な被害を受ける者について原告適格を想定しているものである。ところが，Ⅲ類型に係る原告らの主張を通覧してみても，その実質は，「著しさ」や「直接さ」を離れて，単に被害を受けるおそれのある者について原告適格を認め得ることを前提としているようにも見受けられ，原告らはこの点のみをみても，原告適格について何ら説得力のある主張立証を行っているものではない。

むしろ，一例を挙げると，原告らは，上記利益のうち，騒音については，各都道府県が行っている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の取扱いをいわゆる原告適格肯定の線引きの根拠として主張し，その上で，この取扱いについて，鉄橋部分の取扱いが半径６００メートルないし８００メートルとなっていることを捉まえて，軌道中心線より両側８００メートル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，著しい被害を直接的に受けるおそれのある者に該当するとも主張するようであるが（原告準備書面２２第６の３(5)・２６及び２７ページ），原告らの主張する前記環境基準とは，環境基本法１６条１項の定める環境基準であると解されるところ，同項は「人の健康を保護し，及び生活環境を保全する上で維持されることが望ましい基準を定めるものとする。」と定めているのみであり，これをもって，「著しい被害を直接的に受けるおそれのある」に該当するとは到底いえず，これを

「著しい被害を直接的に受けるおそれのある者」の根拠とすることは適切ではないのである。そして，この一事からも，原告らが原告適格があると主張する原告らのうちには，原告適格を認める余地のない原告らが含まれていることが明らかというべきである。

以　上