

平成28年(行ウ)第211号
原告 川村晃生外
被告 国
補助参加人 東海旅客鉄道株式会社

準備書面 2

2017年2月24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	関島保雄
同	中島嘉尚
同	横山聡外

被告は答弁書において原告ら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しているので、以下の通り原告ら全員に共通する原告適格について具体的に主張する。

1 原告適格を狭く解釈するのは相当でない

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こと、被告答弁書「第3、2(1)」に記載の通りである。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。

2 いわゆる近鉄特急料金訴訟事件判決の射程は及ばない

現時点で被告の反論はないが、いわゆる近鉄特急料金訴訟(最一小判平成元・4・13裁判集民156号499頁)の射程は次の通り本件訴訟に及ばないこ

とをあらかじめ主張する。

いわゆる北総線旅客運賃認可処分取消訴訟・東京地裁平成 25・3・26 訟務月報 60 卷 6 号 1304 頁では、通勤や通学等の手段として日常的に鉄道を利用している者が鉄道旅客運賃認可処分の取消し又は無効確認の訴え、旅客運賃上限等の変更命令の義務付けの訴え等を提起したところ、東京地裁は「少なくとも居住地から職場や学校等への日々の通勤や通学等の手段として反復継続して日常的に鉄道を利用している者は、・・・旅客運賃認可処分により『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がある者として、上記処分の取消し又は無効確認の訴えについて原告適格を有するものと解するのが相当である」として、その原告適格を承認した。また、同判決は、鉄道事業法が旧地方鉄道法に比して利用者保護により重きを置いていることを理由に、近鉄特急料金訴訟の射程は本件に及ばないとした。

3 鉄道事業法の適用される中央新幹線事業について輸送の安全性に利害関係を有する国民に原告適格があるのは明白

この東京地裁の判断は、鉄道事業法 1 条の目的規定に「鉄道等の利用者の利益を保護する」ことが明記されていることと、認可基準として旅客の料金負担能力が考慮されるべきことがあったことによる。

原告らは、中央新幹線は全幹法の適用対象ではなく、鉄道法 3 条に基づいて許可を受けなければならないと主張するところである（訴状、第 4 章、第 1、3）。そうすると、鉄道法 1 条の目的規定に「鉄道等の利用者の利益を保護する」ことが明記されているとともに、認可基準として「事業の計画が経営上適切なものであること」、「事業の計画が輸送の安全上適切なものであること」及び「事業の遂行上適切な計画を有するものであること」が定められていること（鉄道法 5 条 1 項各号）に鑑みれば、輸送の安全や JR 東海の経営が破綻し、大動脈輸送を行えなくなった場合の不都合に直接影響を受ける国民一般に原告適格が認められるのは明白である。

4 仮に中央新幹線に全幹法が適用されるときも輸送の安全性等に利害関係を有する国民一般に原告適格が認められるのは明白

- (1) 本件認可処分においては、後述するように、全幹法が鉄道事業法 1 条と同じく「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ともに鉄道事業等の健全な発達を図る」目的を有し、これが守られなかった場合、利用者のみならず、周辺住民に対しても、生命・身体・財産に対する損害が生じる蓋然性があるのであるから、本件原告らに原告適格が認められることは明らかである。

(2) 原告らに共通する法律上の利益

ア 全幹法は鉄道事業法及び鉄道営業法と目的を共通にする

全幹法は、第2章「新幹線鉄道の建設」及び第3章「新幹線鉄道の大規模改修」を主たる内容とする鉄道事業法の特別法で、鉄道事業法と「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ともに鉄道事業等の健全な発達を図る」の目的を共通にする。

ア) 「新幹線鉄道の建設」に関しては、営業主体と建設主体が同一の法人である場合において建設主体に対し全幹法8条の規定による建設の指示が行われたときは、当該指示に係る建設線の区間について、当該法人は鉄道事業法第3条第1項の規定による第1種鉄道事業の許可を受けたものとみなされる(全幹法14条1項)。また、上記の指示を受けてなされる新幹線建設線の工事に係る完成検査については、鉄道事業法10条1項に定める完成検査を受ける時期を全幹法14条6項が読み替えている。さらに、全幹法14条5項は、建設線の建設につき、鉄道事業法7条ないし9条を適用しないと定めている。

「新幹線の大規模改修」に関しては、その大規模改修が鉄道事業法12条1項の認可を受け、又は同条2項の届出をしなければならない場合において、認定所有営業主体は、これらの認定を受け、又は届出をしたとみなされる(全幹法21条1項)。

イ) 鉄道事業法から新幹線を見ると、従来の方式による新幹線は「普通鉄道」として、リニア方式による新幹線は「浮上式鉄道」として、鉄道事業法による規制下にある(鉄道事業法4条1項6号、鉄道事業法施行規則4条1号、7号)。

ウ) 新幹線は、主たる区間を列車が200km毎時以上の高速で走行し、その路線が全国的な幹線鉄道網を形成するに足るものであるとともに、全国の中核都市を有機的かつ効率的に連結するものという特徴から(全幹法2条,)、「新幹線鉄道の建設」及び「新幹線鉄道の大規模改修」に関し鉄道事業法の特例が定められているに過ぎず、それ以外の、例えば「事業の廃止」等については鉄道事業法がそのまま適用されることになる(同法28条の2)。

エ) したがって、全幹法は、鉄道事業法の目的である「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ともに鉄道事業等の健全な発達を図る」という共通の目的をもちつつ、それに加えて、「国民経済の発展と生活領域の拡大並びに地域の振興」という目的も併せもつものと言える(全幹法1条)。

イ 全幹法は、鉄道営業法とも「安全な輸送及び安定的な輸送の確保」

の目的を共通にする。

- ア) 鉄道営業法1条は「鉄道ノ建設、車輛器具ノ構造及運転ハ国土交通省令ヲ以テ定ムル規程ニ依ルヘシ」と定めているところ、同条を受けて定められた「鉄道に関する技術上の基準を定める省令」は、「安全な輸送及び安定的な輸送の確保」を目的としている（同令1条）。そして、同令3条1項は「鉄道事業者（新幹線にあっては、営業主体及び建設主体のそれぞれ。以下この条において同じ。）は、この省令の実施に関する基準（以下「実施基準」という。）を定め、これを遵守しなければならない。」と規定し、新幹線の建設主体に対しても建設、車輛器具の構造及び運転の点から、安全な輸送及び安定的な輸送の確保を図っている。
- イ) 全幹法が鉄道事業法の特別法で、「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ともに鉄道事業等の健全な発達を図る」という共通の目的を持つことは上記のとおりである。
- ウ) したがって、全幹法が鉄道営業法とも「安全な輸送及び安定的な輸送の確保」の目的を共通にすることは明らかである。

(2) 国民の中央新幹線への乗車は避けられない

ア 東海道新幹線改修工事に伴う運転支障及び東海大地震による長期不通

- ア) JR東海が第3回中央新幹線小委員会に提出した資料「超電導リニアによる中央新幹線の実現について」によると、次の通り東海道新幹線の経年劣化に備えることを申請理由の一つにしていた。

「東海道新幹線は、昭和39年10月の開業から既に45年が経過している。特に東海道新幹線の構造物については、昭和34年からの約5年間で東京～大阪間が同時に建設された経緯から、全線に渡り取替時期が集中的に到来することになる。これについては、既に平成30年以降に大規模改修工事を実施することを計画しているが、この全線にわたる構造物の大改修は、対象数が大変多く、しかも、その一つ一つの工事を、現在保守作業に充てている午前0時から6時までの短時間だけで行うことは難しく、一定の運休といった措置や、工事箇所ごとに工事期間中及び改修した構造物が安定化するまでの間は速度を落とした徐行運転が必要になることが想定され、相当の運転支障を覚悟しなければならない。しかも、この大改修を行っても設備は永続的ではなく、その後30～50年のレンジで見れば、構造物の再度の大改修のみならず大幅な取り替えが必要となる。中央新幹線を実現しても、東海道新幹線の大規模な改修工事は必要であるが、バイパス機能を確保できることから、上記のような運休、徐行によるダメージ

を軽減、回避することが可能となり、これにより日本の大動脈輸送を安定的に維持していくことができる。」

イ) 東海大地震により東海道新幹線の大動脈輸送が断絶

同じく、JR 東海が第3回中央新幹線小委員会に提出した資料「超電導リニアによる中央新幹線の実現について」によると、次の通り東海大地震により東海道新幹線の大動脈輸送が断絶した場合に備えることも申請理由の一つにしていた。

「東海道新幹線は、東海大地震の想定震源地域を通過することから、構造物の耐震強化等の対策を着実に進めてきているが、自然界の現象である以上、想定を超える大地震が起きれば長期不通となり、東京～大阪間の大動脈輸送が断絶する可能性は否定できない。このため、現有設備の強化だけではなく、中央新幹線を開通させて日本の大動脈輸送を二重系化することが抜本的な備えと言える。ここ数年、インドネシア・スマトラ島沖（平成19年9月及び21年9月）、中国・四川（20年5月）、ハイチ（22年1月）、チリ（同2月）とまさに想像を超えた大災害が相次いで発生している。日本でも、昨年8月の駿河湾の地震による東名高速道路の短期間の不通ですら経済・社会生活に大きなダメージを与えたことからしても、長期間にわたり東海道新幹線の機能を途絶させない抜本的な対策の実現を急がなければならない。」

ウ) これら二つの想定によれば、大規模改修工事中は、東海道新幹線の大動脈輸送に頼っていた国民は、リニア中央新幹線に乗らざるを得なくなる。また、東海大地震で東海道新幹線が不通となった場合にも、リニア中央新幹線に乗らざるを得なくなるのである。

イ 東京、名古屋、大阪間の直行輸送がリニア中央新幹線へ相当程度移り、同区間を含む圏域を移動する国民がリニア中央新幹線に乗らざるを得なくなる

ア) 資料「超電導リニアによる中央新幹線の実現について」によると、JR 東海は、東海道新幹線「のぞみ」を減らし、直行需要はリニア中央新幹線へ移行するよう誘導している。

「超電導リニアによる中央新幹線開業後は、東京～名古屋～大阪の直行輸送が相当程度中央新幹線に移り、現在の東海道新幹線の輸送力に余裕ができることを活用して、「ひかり」「こだま」の運転本数と停車回数を増やすなど、現在とは異なる新しい可能性を追求する余地が拡大する。すなわち、現在の「ひかり」「こだま」停車駅において、フリークエンシーが向上するとともに、東京、名古屋、大阪への到達

時間を短縮する可能性が高まる。」これを企図して、JR 東海は、高速道路の無料化反対を打ち出している。

イ) JR 東海が誘導する直行需要の移行は、東海道新幹線からの移行予測にとどまらない。

到達時間の大幅な短縮にも関わらず、東京、名古屋間の中央新幹線料金が東海道新幹線指定席の料金より 700 円しか上がらないこと及び東京、大阪間の中央新幹線料金が東海道新幹線指定席の料金より 1000 円しか上がらないことを前提に、航空機からのシェア移行も想定しており、中央新幹線沿線の住民のみならず航空機移動を行う

ウ 小括

以上述べたことは、原告らが一方的に主張していることではない。

本件認可処分的前提として参加人がまさに想定していることであり、その想定を踏まえると、国民一般がリニア中央新幹線に乗ることは避けられないのである。

(3) 全幹法と目的を共通にする鉄道法及び鉄道営業法が求める輸送の安全性

ア 超電導磁気浮上式（リニア方式）そのものの技術的安全性

鉄道営業法 1 条、鉄道に関する技術上の基準を定める省令 120 条、特殊鉄道に関する技術上の基準を定める告示 6 条 3 項、4 項、5 項により、超電導磁気浮上式（リニア方式）そのものの技術的安全性を要求している。

イ 沿線及び車内への騒音軽減

鉄道営業法 1 条、鉄道に関する技術上の基準を定める省令 25 条、71 条により、沿線及び車内への騒音を軽減する構造を要求している。

ウ 車両火災及び周辺への延焼を防止する構造

鉄道営業法 1 条、鉄道に関する技術上の基準を定める省令 83 条 3 項により、車両火災及び周辺への延焼を防止する構造を要求している。

エ 避難用設備等の設置

鉄道営業法 1 条、鉄道に関する技術上の基準を定める省令 32 条により、避難用設備等の設置を要求している。

オ 電磁誘導作用による人の健康に及ぼす影響の防止

鉄道営業法 1 条、鉄道に関する技術上の基準を定める省令 51 条の 2、特殊鉄道に関する技術上の基準を定める告示 6 条 5 項 4 号、5 号により、電磁誘導作用で人の健康に及ぼす影響を防止することを要求している。

カ このように、仮に全幹法の適用があるとしても、全幹法と目的を共通にする鉄道法及び鉄道営業法が、安全性が問題となる局面ごとに、具体的な対応を要求している趣旨に鑑みれば、原告らが訴状で主張した安全

性を主張して本件認可処分について取り消しを求める利益が認められるのは明らかである。

5 関係法令としての環境影響評価法の趣旨及び目的により保護される利益

- (1) 本件認可処分については、根拠法の規定に加えて、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、ユネスコのエコパークに登録されており、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、幸福追求や経済活動の基盤として重要な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。

つまり、これらの作用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り、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運行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の運行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のであり、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。

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。

なお、環境影響評価の対象となっている地域に関係する原告らについては、それぞれに固有の法律上の利益があるが、それについては、追って主張する。

以上