

ストップ・リニア！訴訟ニュース

第36号 2023年12月15日 発行

リニア新幹線沿線住民ネットワーク

<https://linearstop.wixsite.com/mysite>

中間判決控訴審判決下る

2020年12月1日、ストップ・リニア！訴訟の原告の3分の2にあたる、532名の原告適格を認めないとする中間判決が出され、私たちは不当判決を認めないとして、166名の原告で東京高裁に控訴し、11月28日に判決が出されました。

当日は、10時15分より東京高裁前で橋本事務局長の司会で事前集会が始まり、川村訴訟団長と関島弁護団共同代表の挨拶があり、「田園調布リニア工事差止の会」の三木さんと「東京外環道訴訟を支える会」の池田さんから、連帯と激励の挨拶を受けました。

裁判所側から傍聴券の抽選のために並ぶよう指示がありましたが、全員、約50名が入廷することが出来ました。

一部認容判決



11時に開廷し、裁判長の主文4項目の読み上げが行われ、数分で閉廷されました。

判決は、相模川の水を飲料水とする原告34名と愛知県の残土搬出ヶ所から200m以内の2名の原告が認められるという内容でした。残りの130名は地裁判決の通りでした。

判決要旨(抜粋)

甲事件控訴人 150名
乙事件控訴人 16名
被控訴人 国
参加人 東海旅客鉄道株式会社

第1 主文

- 1 原判決中、別紙「当審取消控訴人目録」記載の控訴人らの各訴えを却下した部分を取り消す。
- 2 上記取消しに係る部分を東京地方裁判所に差し戻す。
- 3 別紙「当審取消控訴人目録」記載の控訴人ら

以外の控訴人らの本件控訴をいずれも棄却する。

- 4 別紙「当審取消控訴人目録」記載の控訴人ら以外の控訴人らの控訴費用は、同控訴人らの負担とする。

第2 事案の概要

1 甲事件は、参加人が、中央新幹線（品川・名古屋間）の建設事業のうち土木構造物関係分の工事に係る実施計画の認可を申請したところ、国土交通大臣が、全国新幹線鉄道整備法（以下「全幹法」という。）9条1項に基づく認可をしたことについて、東京都、神奈川県、山梨県、静岡県、長野県、岐阜県、愛知県の7都県等に居住する甲事件原審原告らが、同認可は違法であると主張して、その取消しを求める事案である。

乙事件は、参加人が、中央新幹線（品川・名古屋間）の建設事業のうち土木構造物関係分以外の工事に係る実施計画の認可を申請したところ、国土交通大臣が、全幹法9条1項に基づく認可をしたことについて、東京都、静岡県、長野県、岐阜県、愛知県に居住する乙事件原審原告らが、同認可は違法であると主張して、その取消しを求める事案である。

2 原審は、甲事件と乙事件の弁論を併合して審理を進め、令和2年12月i日、甲事件原審原告らのうち500名及び乙事件原審原告らのうち32名に係る弁論を分離した上で、同原告らの各訴えはいずれも原告適格を欠き不適法であるとして、同原告らの各訴えを却下する判決をした（なお、弁論が分離された元の事件におけるその余の原審原告らについては、同日、原告適格を有する旨の中間判決がされた。）

3 上記2の甲事件原審原告らのうち500名及び、乙事件原審原告らのうち32名は、いずれも原判決を不服として控訴したが、その後、甲事件の控訴人らのうち350名及び乙事件の控訴人らのうち16名が控訴を取下げ、甲事件の控訴人らは150名、乙事件の控訴人らは16名となった（以下、まとめて「控訴人ら」という。）

第3 判断の要旨

1 結論

(1)控訴人らのうち、建設発生土運搬車両の運行経路からおおよそ200m以内の地域に居住している2名については、工事の進行に伴う建設発生土運搬車両の運行に起因する騒音、振動、大気汚染による健康又は生活環境に係る被害を受けない利益を根拠として、本件各認可の取消しを求める訴訟における原告適格を認めることができる。

また、控訴人らのうち、相模川を水源とする水道水又は簡易水道を利用している34名については、工事の進行に伴う建設機械の稼働等に起因する水質の汚濁による健康又は生活環境に係る被害を受けない利益を根拠として、本件各認可の取消しを求める訴訟における原告適格を認めることができる。

したがって、原判決中、上記の控訴人ら(合計36名)の各訴えについて、原告適格を欠き不適法であるとして訴えを却下した部分を取り消し、原審において本案につき更に弁論を尽くさせるために、同取消に係る部分を東京地方裁判所に差し戻すこととする。

(2)他方、上記(1)の控訴人ら以外の控訴人らについては、原告適格を認めることができないから同控訴人らの控訴を棄却する。

2 理由

(1)乗客として安全な輸送役務の提供を受ける利益について

控訴人らが主張する上記利益は、本件各認可の段階においては、公益に属する利益として考慮されるにとどまり、全幹法9条1項が、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することはできないから、控訴人らは、同利益を根拠として、本件各認可の取消しを求めるにつき原告適格を有するということとはできない。

(2)南アルプス及びその他の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について

控訴人らが主張する上記利益等は、基本的に公益に属する利益といわざるを得ず、全幹法9条1項が、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することはできないから、控訴人らは、同利益を根拠として本件各認可の取消しを求めるにつき原告適格を有するということとはできない。(以下省略)

声 明

2023年11月28日

ストップ!リニア訴訟団・弁護団・サポーター

本日、東京高等裁判第14民事部は、リニア中央新幹線(以下「リニア」という。)その1、その2工事認可処分取消訴訟の原告適格を却下した中間判決(平成28年(行ウ)第211号、平成31年(行ウ)第115号)について、控訴した控訴人166名のうち36名について原告適格を認め、その余の控訴人の原告適格を否認する判決を下した。

同訴訟は、国土交通大臣が、東海旅客鉄道株式会社(以下「JR東海」という。)の中央新幹線(品川・名古屋間)の工事实施計画(その1 土木工事関係)の認可申請に対し2014年10月17日に、同計画(その2 電気工事関係)の認可申請に対し2018年3月2日に、全国新幹線鉄道整備法第9条に基づいて行った超電導磁気浮上式中央新幹線(品川・名古屋間)の工事实施計画(その1)・(その2)を認可するとした処分の取り消しを求めたものである(以下、それぞれを「その1」訴訟、「その2」訴訟という。)。原告数は、「その1」訴訟は714名、「その2」訴訟は67名の計781名であったが、うち532名について原告適格を否定したものであった。

行政訴訟においては、常に「原告適格」の有無が問題とされる。「原告適格」とは、「争う法的利益を有する者」が原告として当該処分を争う資格要件であり、法的利益を有する者しか行政行為を争えないとされ、争う主体を極力制限することとなる(行政事件訴訟法9条)。本件において、控訴人らは以下の「法的利益」を有するとして、以下の3つの類型について原告適格の主張を行ってきた。

- ① 全原告について共通な適格=「a 乗車した場合に安全な運行を確保できる利益」「b 南アルプスの美しい自然景観を享受する利益」
- ② リニアルート上の一都六県居住者の多くが有する適格=「居住地域の関係で、工事及び運行に際して騒音、振動、大気汚染、水利、微気圧波、低周波などの環境被害を受ける高度の蓋然性、建設後の日照被害、景観侵害などの被害を受ける高度の蓋然性」
- ③ 確実に被害を受ける者=「ルート上ないし近辺に物権的権利(土地、借地、借家、立木トラスト等)を有する者」

原審判決は、原告らに対し、上記の①、③の類型に

については原告適格を認めなかった。

上記①を原告適格と認めないことは、a 南アルプスという 2014 年 6 月にユネスコエコパークにも登録された貴重な自然に対して、山腹に巨大なトンネルを掘削することでの自然環境への深刻な影響を与えることを軽視しておざなりな環境影響評価を鵜呑みにして行われた処分を肯定することになる。また、b 従来のレール式と全く異なる超電導磁気浮上式の列車については、実験運行は行われているものの、全長 28.6 km を最高時速 500 km で商業運行を行うには未だ磁気運行システムの安全性面でも、地震・火災等の安全性の面でも「乗客の安全な運行」が確保されていると客観的に示される資料が提示されていないと言わざるを得ず、この点を原告適格から排除して議論を封じ込めた。

また、上記③について適格を否定することは、工事が進行し物件の収用問題が現実化して、物権の権利侵害を受けるしかない状態となるのであり、金額の争いしか取り上げられずそもそも計画自体を問題にすることが不可能になる。JR 東海の工事認可申請及び国の工事認可がこれほどいい加減であることを訴えて司法判断を求めたにも拘らず、内容について判断することなく、入り口である訴訟要件で請求を排除するなど、司法による行政への追従以外のなにものでもない。

一方、上記②については、(ア) 工事の進行に伴う建設発生土運搬車両の騒音・振動等について運行経路から 200m 以内である控訴人 2 名について及び(イ) 相模川を水源とする水道水又は簡易水道を利用する控訴人 34 名について原告適格を一定認めた。内容について適宜審査し、一部ではあるものの適格を認めたことは評価に値する。しかし、ここで適格を認められた原告については地裁への差し戻し、敗訴した原告は上告審、本体の行政訴訟については高裁に係属しているという訴訟団の分断を生じており、極めた過大な負担を余儀なくされている。このような東京地裁 3 部（古田コート）の訴訟指揮がこのような無用な負担を訴訟団に強要したものであり、行政訴訟提起への萎縮効果をもたらし、裁判を受ける権利の侵害とすらいえる。

本件訴訟の原告団、弁護士、サポーターは、一体となって、このような不当な判決・訴訟指揮に断固抗議し控訴したが、今回の不適切な判断は、司法が「権利擁護の砦」としての役割を放棄し、行政追従の姿勢を明らかにしたものであった。我々は本件工事を中止させるまであらゆる手段を尽くしてたたかい抜く所存である。

以上

13 時 30 分より、参議院議員会館に於いて、報告集会が開催され約 50 名が参加しました。

【川村訴訟団長挨拶】

おかげさまでと言ってよいかわかりませんが、一部勝訴という事で、本来私たちが意図した裁判の目的を完遂できたわけではありません。

負けるよりは、少しでも勝ったほうが良いのかな、という程度の話です。問題は、これから弁護団が 3 つの裁判を抱えなければならないこととなります。ある意味迷惑な話となります。

私たちがこの裁判を起こしたのは、私たちの生活がどのような被害を受けるのかを含めたうえで、民事的な利益や南アルプスの景観を守るとか、安全性の確認などについての、原告適格が認められなかったわけですから、本来の意図を全う出来たわけではありません。

原告団としては、最終的な段階まで行きたいと思っておりますので、上告する、全員の原告適格を承認させることを最終的な目的とすることを考えています。これから 3 つの裁判を抱えて、出廷頻度が増えると心配しております。

中間判決という意味のないというか、裁判を複雑化させる方法をとられたということに対して、古田孝夫旧裁判長に何らかの形で抗議をすることも検討したいと思っています。あなたの訴訟指揮が間違ったから、裁判所も原告団も迷惑を被っていると訴えたほうが良いのではないかと、訴訟指揮というものは、裁判官にとって最も大事な問題だと思っておりますので、原告側が最後まで突き詰めていくことが必要だと思っております。

7 月 18 日の判決を受けて、私は行政訴訟の裁量権の問題について考えましたが、裁判官に対して、しっかり向き合ったほうが良い、裁判の中だけでなく、国交省などには交渉に行きますが、裁判所や司法には文句言わないですね。

それは、私たちの運動の在り方としても、不十分なのではないか、ということを考えて始めています。この問題については皆さんと、話を進めていきたいと思っております。

司法権力を野放しにしておくということは、市民側の責任でもあると考えていますので、今後提案をしていきます。よろしくご検討いただければと思っております。

以上

【関島弁護団共同代表挨拶】

先ほど川村さんが言われたように、一部勝訴ということですが、心から喜べる判決ではありません。

36名が原告の資格があるということで、前の原判決を破棄して、東京地裁に差し戻し、審理をやり直すこととなります。36名中、34名は相模原市及び横浜市に住んでいる。2名は愛知県に住んでいます。

相模原と横浜の原告は相模川の水を浄水場に入れて水道の水を飲んでいますが、上流のリニアの工事によって水質が汚濁する危険性が否定できないとして原告適格を認めました。

愛知県の2名は、リニア残土の運搬車の騒音・振動・大気汚染等について、被害を受ける可能性があるとして原告適格を認めました。

特に相模原の人たちは、相模原市関連の資料を見て、影響がないのではと考えていましたが、よく調べたら関係することがわかりました。

残土運搬に関しては、各地で被害が起きる可能性・危険性があるのではないかと、原告は主張していたわけですが、中間判決の段階では、抽象的不安だとして発生土置き場が決まっていないので、どこへ運ぶのか、どこを通るのかわかっていないのだから、騒音や大気汚染の可能性・危険性がわからないとして抽象的不安だとして原告適格を否定されましたが、元々、運搬車両の運行ルートが明らかであれば、騒音や大気汚染が予測されるとして、原告適格が認められる立場の原告でした。

橋本駅や名古屋駅周辺を調べたところ、一部橋本駅の周辺から、国道16号に抜ける一部のルート、名古屋も名古屋駅周辺で、トンネルを掘った残土を運搬するルートが環境アセスに記載されていたので控訴の段階で主張して、200mの範囲だけ認めた、200mでは不十分かもしれないが、騒音の範囲は200mと予測している、それを基準にJR東海は200mまでが騒音の及ぶ範囲であるとして、200mまでが、原告適格があるということで、名古屋と春日井の2人が、原告に認められました。

原告適格が36名、東京地裁に戻された。裁判が3つに分かれることとなります。

本体の裁判はようやく、東京高裁にかかっています。これはまだ始まったばかりです。

第1回が来年4月に予定されています。

もうひとつ今日控訴が棄却された130名の原告は最高裁に上告をすることとなります。

以上

リニア新幹線と行政裁量

【東京経済大学名誉教授 磯野弥生さん講演】

7.18判決の行政権その2、としてお話しします。

行政が国民の自由や権利を制約する場合には、法律や条例に定められた範囲で権限を行使しなければなりません。どのような場合に、どのような基準で権限を行



使できるのかが、法律や条例で定められています。それと異なる行為があった場合には、裁判所は違法としてその行為を取り消せます。

全幹法の場合には、「国がとるべき基本計画決定から工事实施計画認可までの手続き」が定められています。しかし、行政の判断を制約する具体的基準等は定めていません。そこで、判決は、このような法律の規定の仕方を根拠として、行政の「自由な判断」が尊重され、つまり、「行政裁量」の範囲を幅広く認めて、行政の行なった判断をほぼそのまま認めてしまっているのです。

裁判所にとっては、幅広い行政の裁量権を認めて判断することが、最も簡便な方法です。全幹法を含む法体系などから、国交大臣の判断を統制する基準を見出し、違法性を認めさせる方が大変なのです。

また、中間判決では、環境影響評価手続きの実施が認可処分にあたって義務となっていることを理由として「深刻な公害被害の虞のある人」のみですが、それでも原告適格を認めたから良いだろうという感じがすね。しかし、判決は、これらの原告には「輸送の安全性の主張」はできないとして、裁判所の安全性を審査から排除しています。

ところで世界を見ると、国連レベルでは、リオ宣言第10原則やSDGs目標16には、環境保全や持続可能な開発のために、司法へのアクセス権や行政決定への参加権の必要性を掲げています。そして、アジアの国々でも、これらの宣言に応じた行政や司法のあり方が認められるようになっていきます。裁判の内外で、私たちもこれらの実現に向けて活動していきましょう。

- ※ 7月18日に請求を棄却された原告の内、153名が控訴手続きを終えました。
- ※ 第1回口頭弁論は、2024年4月25日、15時、東京高裁です。