

声 明

2023年11月28日

ストップ！リニア訴訟訴訟団・弁護士・サポーター

本日、東京高等裁判第14所民事部は、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286kmを最高時速500km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、物権的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、弁護団、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