

声 明

2020年12月1日

ストップ！リニア訴訟原告団・弁護団・サポーター

本日、東京地方裁判所民事第3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（平成28年（行ウ）第211号、平成31年（行ウ）第115号）について、原告~~340~~₅₃₃人の原告適格を却下し、~~442~~₂₄₉名の原告適格を認める中間判決を言い渡した。

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715名、「その2」訴訟は67名の計782名であった。

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を有するとの要件であり、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）。本件においては、原告らは以下の「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」

本日の判決は、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いというものである。

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に対する面でも、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、この点を原億適格から排除して議論を封じ込めることは、国やJR東海が「乗客の安全性」を重視しない、運行設備について安全性確保義務を有しないと判断したも同然であり、公共交通機関の管理者として許されない態度を容認することとなる。

上記②については、飲料水や農業用水等について及び工事に基づく騒音、振動、大気汚染等を理由とする生活侵害、完成後の日照侵害の適格を一定認めたが、その余の適格については否定した。特に、そもそも原告らが提訴当初から要求している「発生土置き場」の明示について、計画認可後5年以上を経過して未だに場所自体が確定できないような「事業計画」を容認したことについて国が責任持って認可したと言えるのかという点を司法が容認したこととなることを深刻に受け止めるべきである。ルートを明らかにしない被告、参加人の責任を問わず、そもそも立証不可能の責任を原告らに負わせることは極めて不当である。これでは司法は国民生活を保護しないというメッセージを国民に投げかけることとなり、司法への信頼を失墜させることとなる。

また、上記③について適格を否定する。しかし、工事が進行し物権的権利自体が物件の収用問題が現実には発生するまで具体的権利侵害とならないというのであれば、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。

本件訴訟の原告団、弁護団、サポーターは、一体となって、このような不当な訴訟指揮に断固抗議し、国民的世論を盛り上げて本件事業の不適切さを明らかにして認可処分を不合法として本件工事を中止させるまでたたかい抜く所存である。