

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737名


被告 国(処分行政庁 国土交通大臣)

準備書面(1)

平成28年12月9日


東京地方裁判所民事第3部B②係 御中

被告指定代理人

田原昭彦 

伊藤 涉 

吉田隆一 

前村俊二 

吉田一作 

野田亮平 

明石征也 


比企野靖弘 

河野真典 

大谷直輝 

北出徹也 

坂元範也 

吉田育央 

## 目 次

第1 請求の原因に対する認否	4
第2 本件認可処分が全幹法及び鉄道事業法に違反するとの原告らの主張は失当であり、全幹法に基づく本件認可処分は適法であること	12
1 はじめに	12
2 全幹法の制定の経緯及びその規定について	12
(1) 全幹法の制定の経緯について	12
(2) 全幹法の規定について	13
3 本件認可処分に至る経緯について	16
(1) 中央新幹線の基本計画の決定について	16
(2) 本件認可処分に至る経緯について	17
4 中央新幹線には全幹法が適用されず、本件認可処分が全幹法1条及び3条に反するとの原告らの主張が失当であること	19
(1) 原告らの主張	19
(2) 被告の反論	19
ア 全幹法1条及び3条を本件認可処分の取消事由とする原告らの主張が失当であること	19
イ 本件認可処分において手続上の瑕疵が何ら存しないこと	20
ウ 中央新幹線は、全幹法の趣旨に適合する新幹線鉄道であること	20
(3) 小括	22
5 本件認可処分が鉄道事業法5条に違反するとの原告らの主張が失当であること	22
6 まとめ	23
第3 結語	24

被告は、本書面において、請求の原因に対する認否をした上で（後記第1）、本件認可処分が全幹法及び鉄道事業法に違反するとの原告らの主張が失当であり、全幹法に基づく本件認可処分が適法であることについて述べる（後記第2）。

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 請求の原因に対する認否

### 1 「はじめに」（訴状8及び9ページ）について

全体として否認ないし争う。

### 2 「第1章 処分」（訴状9ページ）について

認める。

### 3 「第2章 当事者」（訴状9ページ）について

#### (1) 「第1 原告適格」について

答弁書別紙1記載の原告らに行訴法9条の定める「法律上の利益」があるとの主張は争い、これ以外の各原告については、答弁書第4の2で行った求釈明の回答がなされるまで、認否を留保する。

#### (2) 「第2 行政不服審査法による異議申立」について

答弁書別紙1記載の原告らが異議申立てを行ったことは否認し、答弁書別紙2記載の原告らについては、答弁書第4の1で行った求釈明の回答がなされるまで認否を留保し、これ以外の各原告が異議申立てを行ったこと及び同申立てに対する国土交通大臣の決定がなされていないことは、認める。

### 4 「第3章 中央新幹線の実施計画の概要と経過」（訴状10ないし15ページ）について

#### (1) 「第1 整備新幹線の基本計画」について

第1段落については、認める。

第2段落については、全幹法の公布日は「昭和45年5月18日」が正し

く、その余は概ね認める。ただし、供用中または工事中の区間は、北海道新幹線のうち新青森・札幌間、東北新幹線全線、上越新幹線全線、北陸新幹線のうち高崎・敦賀間、九州新幹線のうち博多・鹿児島中央間及び武雄温泉・長崎間である。

第3段落については、「中央新幹線以外の計画は現時点では凍結されたままである。」とあるのを「中央新幹線以外の基本計画路線は、整備計画が策定されていない。」と解した上で、認める。

第4段落については、認める。

#### (2) 「第2 全幹法に基づく整備新幹線」について

昭和48年11月13日に全幹法7条の規定に基づき整備計画が定められた、北海道新幹線（青森市・札幌市）、東北新幹線（盛岡市・青森市）、北陸新幹線（東京都・大阪市）、九州新幹線（福岡市・鹿児島市）、九州新幹線（福岡市・長崎市）の5路線が、一般に整備新幹線と呼称されていることは認める。

また、「整備新幹線」の名称は、法律上定義されているものではなく、昭和48年に整備計画が決定された5路線についての一般的な呼称にすぎないから、中央新幹線が整備新幹線と呼ばれないことに、法律上の意味はない。

#### (3) 「第3 整備新幹線の整備方式」について

第1段落については、認める。

第2段落については、「④営業主体であるJRの同意」とあるのを「④営業主体としてのJRの同意」と解した上で、整備新幹線の着工に当たっての基本的な5条件として、平成21年12月24日に整備新幹線問題検討会議で示された「整備新幹線の整備に関する基本方針（乙第2号証）」に記載された事項として認める。

#### (4) 「第4 リニアモーターカーの構想と中央新幹線の構想の経緯」について

訴状の表の記載について、後記アないしセで述べる部分は不正確であるの

で否認ないし争い、その余は概ね認める。

ア 1962（昭和37）年の項は、「日本国有鉄道（当時。以下「国鉄」という。）付属の鉄道技術研究所を中心に、リニアモーター推進浮上式鉄道の研究を開始した。」が正しい。

イ 1973（昭和48）年11月の項は、「運輸大臣は、全幹法に基づき中央新幹線の基本計画の決定を行った。」が正しい。

ウ 1977（昭和52）年の項は、「宮崎実験線が完成し、走行実験を開始した。」が正しい。

エ 1987（昭和62）年の項は、「宮崎実験線で時速400.8キロメートル（有人走行）を実現した。」「国鉄分割民営化により、以後の研究開発は財団法人鉄道総合技術研究所（当時）が承継した。」が、それぞれ正しい。

オ 1991（平成3）年10月3日の項は、「宮崎実験線で車両火災事故が発生し、車両が全焼した。」が正しい。

カ 1997（平成9）年の項は、「山梨実験線（延長18.4キロメートル）が完成し、走行実験が始まる。」が正しく、その余の記載については否認ないし争う。

キ 2007（平成19）年12月の項は、「JR東海は、首都圏～中京圏の路線の建設について、全幹法による中央新幹線として全額自己負担で行うことを前提に手続等を進めることを表明した。」が正しく、その余の記載については否認ないし争う。

ク 2010（平成22）年2月24日の項は、「国土交通大臣は、交通政策審議会に中央新幹線の営業主体及び建設主体の指名に関する事項、整備計画の決定に関する事項を諮問した。」が正しい。

ケ 2010（平成22）年3月3日の項に「陸上交通政策審議会」とあるのは「交通政策審議会」が正しい。

- コ 2011（平成23）年5月12日の項は、「中央新幹線小委員会は、建設主体及び営業主体をJR東海、走行方式は超電導磁気浮上方式（以下「超電導リニア方式」という。）、主要な経過地は甲府市附近、赤石山脈（南アルプス）中南部、名古屋市附近、奈良市附近が適当である旨を答申した。」とするのが正しく、「1年という短期間の審議で、十分な議論をしないまま」との点は、否認ないし争う。
- サ 2011（平成23）年6月の項は、「JR東海は、計画段階環境配慮書（以下「配慮書」という。）（長野県に係る区間についての記載を除く。）を作成、公表した。」が正しい。なお、長野県に係る区間についての記載を追加した配慮書は、同年8月に作成し公表されている。
- シ 2012（平成24）年2月の項は、「神奈川県を除く沿線6都県知事は、方法書に対する意見をJR東海に提出した。」が正しい。なお、神奈川県知事の意見は、同年3月に提出されている。
- ス 2014（平成26）年6月5日の項について、第2文（「この意見書では大部分がトンネル工事であり〔中略〕回避するために適切な管理を求めている。」）は、否認ないし争う。
- セ 2014（平成26）年7月18日の項について、第2文（「発生土の有効利用や地域住民への説明、〔中略〕事実上評価書を容認する内容であった。」）は、否認ないし争う。

(5) 「第5 中央新幹線の概要」について

ア 「1 中央新幹線の目的」について

交通政策審議会陸上交通分科会鉄道部会（以下「鉄道部会」という。）に設けられた中央新幹線小委員会（以下「小委員会」という。）が平成23年5月12日に国土交通大臣に対して行った答申（「中央新幹線の営業主体及び建設主体の指名並びに整備計画の決定について」。以下「本件答申」という。乙第3号証）において、中央新幹線について「特に…期待さ

れる」意義として、「三大都市圏を高速かつ安定的に結ぶ幹線鉄道路線の充実」、「三大都市圏以外の沿線地域に与える効果」、「世界をリードする先進的な鉄道技術の確立及び他の産業への波及効果」が挙げられていることは認める。ただし、本件答申は、中央新幹線の意義が前記3点に限られるとしたものではない。

#### イ 「2 中央新幹線計画のあらまし」について

全体として不正確な記載であるため、後記(ア)ないし(ウ)で述べる点を除いて否認する。また、原告らの評価ないし法的主張については争う。

(ア) 中央新幹線品川・名古屋間工事実施計画（その1）（以下「本件工事実施計画」という。）では、最高設計速度が時速505キロメートルとされていること、品川駅・名古屋駅間の工事の完了予定が平成39年とされていること、同区間の所要時間が最速40分程度とされていること、同区間のうち約86パーセントの区間がトンネルとされていること、最急勾配は40‰（パーミル）とされていること、最小曲線半径は基本8000メートルとされていることは、認める（乙第4号証）。

(イ) 中央新幹線の建設に関する整備計画（以下「本件整備計画」という。）では、走行方式が超電導リニア方式とされていること、主要な経過地が「甲府市附近、赤石山脈（南アルプス）中南部、名古屋市附近、奈良市附近」とされていること、東京都・大阪市間の建設に要する費用の概算額（車両費を含む）が9兆0300億円とされていることは、認める（乙第5号証）。

(ウ) 平成26年に中央新幹線の品川駅・名古屋駅間の工事に着工したことは認める。

#### 5 「第4章 本件認可処分は全幹法及び鉄道事業法に違反する」（訴状15ないし41ページ）について

(1) 「第1 本件認可処分は全幹法1条及び3条に違反する」について



ア 柱書きについて

争う。

イ 「1 全幹法の目的及び制定の経緯」について

全体として争う。

全幹法が成立した社会的背景に、新全国総合開発計画の影響があったことを否定するものではないが、その影響の程度については、認否の限りではない。

また、全幹法の目的は、同法1条に定められたとおりである。

ウ 「2 新幹線鉄道の路線」について

全幹法3条に訴状記載の規定があることに限って認め、その余は争う。

なお、いわゆる整備新幹線と称される5路線は、全幹法3条の条件を満たしているが、同法4条（日本国有鉄道改革法等施行法（昭和61年法律第93号。以下「改革法等施行法」という。）による改正前にあっては5条）に基づく基本計画が定められた路線も、同法3条の条件を満たした路線である。

エ 「3 中央新幹線建設事業は、全幹法の適用対象ではない」について

全体として争う。

なお、被告の主張は、後記第2で述べる。

(2) 「第2 本件認可処分は鉄道法5条1項1号および4号に違反する」につ

いて

ア 柱書き及び「1 本件認可処分は鉄道法の事業許可基準を満たす必要がある」について

原告らが指摘する法令の規定が存在することに限って認め、その余は否認ないし争う。

イ 「2 鉄道法の許可手続き及び許可基準の概要」について

原告らが指摘する法令の規定が存在することに限って認め、その余は否

認ないし争う。

- ウ 「3 事業の計画が経営上適切でなく、鉄道法5条1項1号の基準を満たさない」、「4 JR東海は事業遂行能力を欠き、鉄道法5条1項4号の基準を満たさない」について

原告らが指摘する法令の規定が存在することに限って認め、その余は全体として争う。後記第2の5で述べるとおり、本件認可処分に鉄道事業法5条が適用されるとする原告の主張は、全幹法の規定を正解しないものである。

- (3) 「第3 本件認可処分は輸送の安全性を欠き、鉄道法5条1項2号の基準を満たさない」について

原告らが指摘する法令の規定が存在することに限って認め、その余は全体として争う。後記第2の5で述べるとおり、本件認可処分に鉄道事業法5条が適用されるとする原告の主張は、全幹法の規定を正解しないものである。

なお、原告が指摘する「運転の安全の確保に関する省令（昭和26年7月2日運輸省令第55号）」（訴状25ページ）は、鉄道及び軌道の運転業務に従事する者が服ようすべきとされる規定を示した運輸省令であり、本件認可処分とは全く関係がない。

また、JR東海の安全報告書（訴状26ページ）は、鉄道事業法19条の4の規定に基づき、事業年度ごとに公表されているものであるが、本件認可処分に当たって用いられるものではなく、本件認可処分とは無関係である。

- (4) 「第4 本件認可処分は工事の安全性を欠くものであり、鉄道法5条1項4号の基準を満たさず、また、全幹法9条に違反する」について

- ア 「1 全幹法及び鉄道法での工事の安全確保」について

原告らが指摘する法令の規定が存在することに限って認め、その余は否認ないし争う。本項における原告らの主張は、行訴法10条1項の自己の法律上の利益に関係のない違法を主張するものであって、失当である。

イ 「2 トンネル工事に伴う人命への安全性が確保されていない」について

否認ないし争う。本項における原告らの主張は、行訴法10条1項の自己の法律上の利益に関係のない違法を主張するものであって、失当である。

ウ 「3 過去のトンネル異常出水事故」について

本件認可処分と関係のない事項であり、認否の限りではない。

(5) 「第5 本件認可処分は環境要素に対する配慮を欠き、全幹法および鉄道法に反する」について

ア 「1 本件認可処分にあたり考慮されるべき環境要素」について

鉄道の建設及び改良の事業に係る環境影響評価の項目並びに当該項目に係る調査、予測及び評価を合理的に行うための手法を選定するための指針、環境の保全のための措置に関する指針等を定める省令（平成10年6月12日運輸省令第35号。以下、「主務省令」という。）「20条1項」とあるのを、「21条4項」と解した上で、おおむね認める。

なお、主務省令21条4項5号に掲げる環境要素である「放射線の量」については、平成27年6月1日国土交通省令第43号で追加された項目であり、当該変更は本件認可処分後の改正においてなされたものであるため、本件認可処分への適用はない。

イ 「2 環境要素の検討を欠き、鉄道法及び全幹法に違反する」について

否認ないし争う。

6 「第5章 本件工事実施計画の認可は環境影響評価法33条違反である」（訴状41ないし105ページ）について

認否を留保し、参加人JR東海の主張を待ち、追って必要に応じ、適宜これを援用し、補充して主張する。

7 「第6章 結び」（訴状105ページ）について

中央新幹線の走行方式が超電導リニア方式であること、最高設計速度が時速

505キロメートルであること、品川駅・名古屋駅間（約285.6キロメートル）の所要時間が最速で40分程度として計画されていること、品川駅・名古屋駅間の約86パーセントの区間がトンネルとして計画されていることは認め、その余は全体として否認ないし争う。

## 第2 本件認可処分が全幹法及び鉄道事業法に違反するとの原告らの主張は失当であり、全幹法に基づく本件認可処分は適法であること

### 1 はじめに

原告らは、国土交通大臣が、全幹法9条1項前段の規定に基づき本件工事実施計画を認可した本件認可処分につき、全幹法の規定はそもそも中央新幹線には適用されないものであり、仮に全幹法が適用されたとしても、本件認可処分は鉄道事業法5条に違反するため、本件認可処分はいずれにせよ違法であって取消しを免れない旨主張するようである（訴状第4章・15ないし41ページ）。

しかしながら、本件認可処分の対象たる本件工事実施計画に全幹法が適用されることは明らかであって、本件認可処分の違法をいう原告らの主張は失当である。

以下、全幹法の制定の経緯及びその規定について述べ（後記2）、本件認可処分に至る経緯を説明した上で（後記3）、本件認可処分が違法であるとの原告らの主張が失当であることを述べる（後記4及び5）。

## 2 全幹法の制定の経緯及びその規定について

### (1) 全幹法の制定の経緯について

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る。

全幹法制定までは、国鉄が建設すべき鉄道路線は、鉄道敷設法（大正11年法律第37号）に基づく予定鉄道路線として位置づけられており、同法別表により建設予定線路が法定化されていたことから、これ以外の線路を敷設しようとするときは、法律の改正が必要とされていた（同法1条）。また、全幹法制定以前に建設された東海道新幹線及び山陽新幹線は、いずれも国鉄の在来幹線鉄道の既存線路の増設として日本国有鉄道法（昭和23年法律第256号）53条の認可を受けて建設された。

以上の当時の法制度を前提とすれば、新幹線鉄道の新規建設は、鉄道敷設法の改正によって行うことも可能とされていたが、全幹法法案が審議された第63回国会においては、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ること（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ないとしたこと（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などの新たな手続を定める必要があること（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ること（乙第6号証8ページ）などから、鉄道敷設法とは別の法律を制定した上で行うことが望ましいとされた。このことを踏まえ、第63回国会での審議を経て、昭和45年5月18日に全幹法が制定された。

## (2) 全幹法の規定について

本項においては、本書面作成日において施行されている全幹法の規定について説明を行う。

ア 全幹法は、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（全幹法1条）、その主たる区間を列車が200キロメートル毎時以上の高速度で走行できる幹線鉄道を「新幹線鉄道」と定義した上で（同法2条）、その路線は、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であって、第1条の目的を達成しうるものとしている（同法3条）。

イ 全幹法は、新幹線鉄道の建設を、基本計画、整備計画及び工事实施計画の3段階のプロセスを経て行うこととしている。

まず、国土交通大臣は、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（以下「建設線」という。）を定める基本計画を決定しなければならず（全幹法4条1項）、基本計画を決定したときは、遅滞なく、これを公示しなければならないとされている（同条2項）。この基本計画には、建設線の路線名、起点、終点及び主要な経由地を定めなければならないとされ（同法施行令1条）、基本計画決定は、建設される新線の輸送需要量の見通し、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、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を調査し、その結果に基づかなければならないとされている（同法施行令2条）。

基本計画の決定後、国土交通大臣は、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構（以下「鉄道・運輸機構」という。）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る（全幹法5条）、調査すべき事項として、同法施行規則1条により5項目が定められている。

ウ 次いで、国土交通大臣は、前記イで指示した建設線の調査結果に基づき、

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なければならないとされ（全幹法7条）、整備計画において、走行方式、最高設計速度、建設に要する費用の概算額、その他必要な事項が定められる（同法施行令3条）。

また、国土交通大臣は、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（全幹法6条1項）。建設主体には、営業主体とは別の法人を指定することができるが、営業主体又は建設主体は、それぞれ、その営業又は建設を自ら適確に遂行するに足る能力を有すると認められるものでなければならないとされる（同条3項、6項）。

エ 整備計画が決定すると、国土交通大臣は、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ない（全幹法8条）、指示を受けた建設主体は、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实施計画を作成し、国土交通大臣の認可を受けなければならないとされる（同法9条1項）。

工事实施計画においては、路線名、工事の期間、線路の位置、線路延長、停車場の位置、車庫施設及び検査修繕施設の位置、工事方法、工事予算、工事の着手及び完了の予定時期を定めることとされ、このうち工事方法については、17の細目を併せて定めることとされている（全幹法施行規則2条1項各号）。また、工事实施計画には、線路の位置を表示する図面その他国土交通省令で定める書類を添付することとされている（同法8条2項、同法施行規則2条2項）。

オ 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する全幹法8条の建設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（昭和61年法律第92号）3条1項に

よる第一種鉄道事業の許可を受けたものとみなすとされ（全幹法14条1項）、建設線の建設については、鉄道施設の建設工事の施工認可等に関する鉄道事業法7条ないし9条の規定は適用されないこととされている（同条5項）。

カ 国土交通大臣は、基本計画の決定及び変更、営業主体又は建設主体の指名、整備計画の決定及び変更を行うに当たって、それらの事項を交通政策審議会に諮問しなければならないとされている（全幹法14条の2）。

なお、改革法等施行法132条による改正前の全幹法5条2項（改革法等施行法により削除）では、運輸大臣が基本計画を決定しようとするときは、あらかじめ鉄道建設審議会（鉄道敷設法3条）に諮問しなければならないとされていた。

### 3 本件認可処分に至る経緯について

#### (1) 中央新幹線の基本計画の決定について

中央新幹線は、全幹法（改革法等施行法による改正前のもの）5条1項（本書面作成日において施行されている全幹法にあつては4条1項）の規定に基づき、昭和48年11月15日運輸省告示第466号により、起点を東京都、終点を大阪市、主要な経過地を甲府市付近、名古屋市付近、奈良市付近として定められた建設線である（乙第9号証）。

全幹法による新幹線鉄道の新設は、まず基本計画が決定され、その後に営業主体及び建設主体の指名及び整備計画の決定がなされた後、工事施工前に事業主体から工事実施計画が提出されるプロセスで行われることは、前記2で述べたとおりである。

このうち、基本計画については、昭和46年1月18日運輸省告示第17号で東北新幹線ほか2路線、昭和47年7月3日運輸省告示第243号で北海道新幹線ほか2路線、同年12月12日運輸省告示第466号で九州新幹線（福岡市・長崎市間）がそれぞれ決定された後、昭和48年11月15日



運輸省告示第466号により、中央新幹線を含む11路線の基本計画が決定されている（乙第9号証）。

これらの基本計画が決定された当時は、運輸大臣は、基本計画の決定に当たって鉄道建設審議会へ諮問しなければならないとされていたところ（前記2(2)カ）、中央新幹線についても、同審議会における審議を経た上で、「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」（全幹法3条）新幹線鉄道として基本計画が決定され、現在に至るまで建設線として位置づけられているものである。

## (2) 本件認可処分に至る経緯について

### ア 全幹法5条1項に基づく調査について

中央新幹線に係る基本計画の決定後、運輸大臣（当時）は、昭和62年11月5日、日本鉄道建設公団（当時。現在の鉄道・運輸機構。以下、日本鉄道建設公団を「鉄建公団」という。）に対し、全幹法5条1項に基づき、中央新幹線のうち、甲府市付近、名古屋市付近間の山岳トンネル部にかかる区間の地形、地質等に関する事項（全幹法施行規則1条2号）についての調査指示を行い（乙第10号証）、その後、平成2年2月6日、運輸大臣は、この調査の区間を中央新幹線の全区間に拡大し、東京都・大阪市間の地形、地質等に関する事項について調査を行う指示を、鉄建公団及びJR東海に対してそれぞれ行った（乙第11号証の1及び2）。これらの調査指示に対して、鉄道・運輸機構及びJR東海は、平成20年10月22日、中央新幹線（東京都・大阪市間）地形・地質等調査報告書を、国土交通大臣に提出した（乙第12号証）。

その後、平成20年12月24日、国土交通大臣は、鉄道・運輸機構及びJR東海に対し、全幹法5条1項に基づき、全幹法施行規則1条1号及び3号から5号までの4項目についての調査指示を行い（乙第13号証）、平成21年12月24日、当該指示に係る調査報告書が、鉄道・運輸機構

及びJR東海から国土交通大臣に提出された（乙第14号証）。

#### イ 営業主体及び建設主体の指名並びに整備計画の決定について

国土交通大臣は、前記アの調査結果を踏まえ、平成22年2月24日、全幹法14条の2第2号及び第3号の規定に基づき、中央新幹線の営業主体及び建設主体の指名並びに整備計画の決定について交通政策審議会に諮問し、同審議会は、その審議を鉄道部会に設けられた小委員会に付託した（乙第15号証の1ないし3）。小委員会は、平成22年3月3日の第1回会合以降、合計20回の審議を経て（乙第16号証）、平成23年5月12日、国土交通大臣に対して、中央新幹線（東京都・大阪市間）の走行方式を超電導リニア方式、最高設計速度を時速505キロメートル、主要な経過地を甲府市付近、赤石山脈（南アルプス）中南部、名古屋市付近、奈良市付近とする整備計画及び、その営業主体及び建設主体としてJR東海を指名することが適当であるとの本件答申（乙第3号証）を行った。

本件答申を受け、国土交通大臣は、平成23年5月16日、全幹法6条4項及び5項に基づく協議をJR東海と行った上で（乙第17号証の1及び2）、同月20日、全幹法6条1項に基づき、JR東海を中央新幹線（東京都・大阪市間）の営業主体及び建設主体として指名した（乙第18号証の1及び2）。その後、国土交通大臣は、同月23日、全幹法7条2項に基づきJR東海との協議を行った上で（乙第19号証）、同月26日、本件整備計画を決定した（乙第5号証）。

#### ウ 建設線の建設の指示について

国土交通大臣は、平成23年5月27日、JR東海に対して中央新幹線（東京都・大阪市間）の建設を行うことの指示を行った（乙第20号証）。

#### エ 国土交通大臣による工事実施計画の認可（本件認可処分）について

平成26年8月26日、JR東海は、国土交通大臣に対して、全幹法9条1項に基づき、本件工事実施計画の認可を申請し、同年10月17日、

国土交通大臣は同計画を認可した（乙第4号証，本件認可処分）。

#### 4 中央新幹線には全幹法が適用されず，本件認可処分が全幹法1条及び3条に反するとの原告らの主張が失当であること

##### (1) 原告らの主張

原告らは，中央新幹線の間駅配置が「全国の中核都市を有機的かつ効率的に連結するもの」（全幹法3条）となっていない点，中央新幹線が既存の新幹線鉄道と相互に乗り入れることができず，「全国的な幹線鉄道網を形成するに足るもの」（同法3条）でない点，中央新幹線に「地域の振興」（同法1条）についての十分な効果が期待できない点のほか，事業主体たるJR東海が営利企業であることが，全幹法の目的と矛盾するなどとして，本件認可処分が全幹法1条及び3条に違反するから，取消しを免れない旨を主張する（訴状15ないし17ページ）。

##### (2) 被告の反論

#### ア 全幹法1条及び3条を本件認可処分の取消事由とする原告らの主張が失当であること

しかしながら，全幹法1条は法の目的を定めた規定であり，同法3条は新幹線鉄道の路線の計画理念を定めた規定であるところ，これらはいずれも，法の解釈及び運用についての一般的指針となり得ることはあっても，法に基づいて行われる個々の行政処分の効力に影響を及ぼすような要件を定めた規定と解することはできない。したがって，本件認可処分が全幹法1条及び3条に違反する旨という原告らの主張は，本件認可処分の取消事由の主張としては，そもそも失当である（都市計画事業認可の取消しを求めた事例につき，東京高裁平成7年9月28日判決・行政事件裁判例集46巻8ないし9号790ページ及び同判決の原審判決である東京地裁平成6年4月14日判決・判例タイムズ867号180ページ参照。なお，前記高裁判決は，最高裁平成11年11月25日判決・判例タイムズ1018

号177ページにおいても維持されている。)

イ 本件認可処分において手続上の瑕疵が何ら存しないこと

全幹法による新幹線鉄道の建設に至る手続については前記2(2)で、本件認可処分の経緯は前記3で、それぞれ述べたところであるが、これらに照らせば、本件認可処分は、全幹法が定める手続を全て適正に経過した上でなされたものであることは明らかである。本件認可処分に至る過程における手続上の瑕疵がない以上、本件認可処分の違法性をいう原告の主張は、この点からしても失当である。

ウ 中央新幹線は、全幹法の趣旨に適合する新幹線鉄道であること

本件認可処分が全幹法1条及び3条に違反する旨の原告らの主張が失当であることは、前記アで述べたとおりであるが、なお念のため、中央新幹線が全幹法の趣旨に適合していることを述べる。

(7) 中央新幹線は、全幹法3条の趣旨に合致する新幹線鉄道であること

中央新幹線の整備計画の決定に当たって、国土交通大臣は、全幹法14条の2の規定に基づき、交通政策審議会に諮問を行ったところ(前記3(2)イ)、同審議会は、昭和48年に定められた中央新幹線の基本計画について、その現代社会における国民的・国家的意義について改めて検討し、小委員会における延べ20回の審議及び3回のパブリックコメント手続を経た上で平成23年5月に本件答申を行っている。

本件答申においては、超電導リニア方式による中央新幹線の整備について、「三大都市圏(注:東京圏、名古屋圏及び関西圏)間の高速かつ安定的な旅客輸送を中長期的に維持・強化するものであり、国民生活及び国家経済にとって極めて重要である」、「三大都市圏以外の沿線地域においても、三大都市圏とのアクセス利便性を向上させ、(中略)地域振興に寄与することが期待される。」(乙第3号証2ページ)と指摘されている。この点、本件整備計画は、東京都を起点とし、山梨県の県庁

所在地である甲府市付近，愛知県の県庁所在地である名古屋市付近，奈良県の県庁所在地である奈良市付近を經由して大阪市に至る路線であるとしている。また，本件工事実施計画においては，神奈川県相模原市，山梨県甲府市，長野県飯田市，岐阜県中津川市にそれぞれ中間駅を設置して，それらを直線的かつ高速で結ぶ計画としているが，これは，各都府県の地域の中核となっている都市の相互間を迅速に移動することを可能とし，航空機のような拠点間交通では代替性がない高速幹線鉄道網独自の便益を提供しようとするものにほかならないものである。

これに加えて，本件答申においては，中央新幹線の整備は，東海地震など東海道新幹線の走行地域に存在する災害リスクへの備えとなること，東海道新幹線の大規模改修工事に伴う影響を低減する効果が期待されることにより，三大都市圏間の高速かつ安定的な旅客輸送を中長期的に維持・強化するものであるとも指摘されている（同ページ）。

以上のことを踏まえれば，中央新幹線は「全国的な新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（全幹法3条）」高速鉄道網の一端を担うものであるといえる。

(イ) 事業主体がJR東海であることは，何ら全幹法の趣旨に反するものではないこと

原告らは，「民間企業の有する営利性は全幹法の目的と矛盾する」（訴状17ページ）として，中央新幹線の事業主体がJR東海であることを問題とし，このことも本件認可処分の違法原因となる旨主張するようである。

原告らの主張の趣旨は判然としないが，本件認可処分が「JR東海の利益を確保するために利用者の選択肢を制限する」（訴状17ページ）目的で行われたとの原告らの主張には全く根拠がない。むしろ，中央新

幹線の建設によって、利用者にとっては移動目的や予算に合わせた選択肢が増えることとなるのであり、また、地域間の交流・連携を促進する幹線交通体系が整備・強化されることにより、利用者の利便性が增大することは明らかである。

そもそも、中央新幹線の営業主体及び建設主体の指名並びに整備計画の決定は、交通政策審議会への諮問を経て行われているのであり、原告らが、特定の私企業に利益誘導が行われたと主張する趣旨であれば、根拠のない憶測を述べるものであって、明らかに失当である。

### (3) 小括

以上のとおり、本件認可処分は全幹法に基づいて適法になされたものであり、原告らの主張は失当である。

## 5 本件認可処分が鉄道事業法5条に違反するとの原告らの主張が失当であること

### (1) 原告らの主張

原告らは、本件認可処分に基づく中央新幹線の建設事業には、事業計画が経営上の適切性を欠く点、中央新幹線が輸送の安全性を欠く点、中央新幹線の建設工事は工事の安全性を欠く点があり、鉄道事業法5条1項1号、2号及び4号の基準に違反している旨を主張する（訴状17ないし39ページ）。

### (2) 被告の反論

しかしながら、本件認可処分は、全幹法4条1項に基づき決定された中央新幹線の基本計画を前提として、整備計画及び工事実施計画を全幹法の規定に基づき順次決定し、本件認可処分に至ったものであるところ、そのプロセスにおいて鉄道事業法5条を適用すべきとする全幹法の規定がないのであるから、原告らの主張は、前提において失当である。

この点、原告らは、営業主体と建設主体が同一の法人である場合において、

建設主体に対する全幹法 8 条の建設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 3 条 1 項による第一種鉄道事業の許可を受けたものとみなすとする全幹法 1 4 条 1 項の規定を根拠として、「全幹法 8 条の建設指示は当該事業が鉄道法（引用者注：鉄道事業法。以下引用部分につき同じ。） 3 条の許可の基準を充足することを前提とするものである。」から、「本件認可処分も鉄道法 3 条の事業認可基準、具体的には鉄道法 5 条各号の基準をそれぞれ充足する必要がある。」（訴状 1 7 ページ）と主張する。

しかしながら、全幹法 1 4 条 1 項の規定の趣旨は、鉄道事業法 3 条 1 項において鉄道事業の経営は国土交通大臣の許可を要するとされているところ、全幹法 8 条に基づき国土交通大臣から建設線の建設の指示を受けた建設主体が、当該建設線の営業主体となる場合には、全幹法の手続とは別に、改めて鉄道事業法による鉄道事業の経営の許可を申請する必要があることを定めているにすぎないものである。したがって、全幹法 1 4 条 1 項の規定を根拠に、本件認可処分の前提として鉄道事業法 5 条が適用されるとする原告らの主張は、法の趣旨を正解しないものといわざるを得ない。

仮に、原告らが、中央新幹線の建設に当たり、事業計画の経営上の適切性、中央新幹線の輸送の安全性及び建設工事の安全性について、何ら審査がされていないと主張する趣旨であれば、本件認可処分に至る過程において必要な調査、検討を行っていることは前記 3 (2) で述べたとおりであるから、いずれにせよ原告らの主張は失当である。

### (3) 小括

以上のとおり、本件認可処分が鉄道事業法 5 条に違反するとの原告らの主張が失当であることは明らかである。

## 6 まとめ

以上のとおり、本件認可処分の違法をいう原告らの主張は失当である。

### 第3 結語

以上のとおり、本件認可処分は全幹法に基づいて適法になされたものであるから、原告らの主張が失当であることは明らかであって、本件認可処分の取消しを求める原告らの請求は速やかに棄却されるべきである。なお、被告においては、今後、参加人JR東海の主張を踏まえ、適宜これを援用するとともに、必要と認める限度で更に主張を補充する予定である。

以上