

平成28年（行ヌ）第170号 工事実施計画認可取消請求事件

控訴人 川村晃生 外・・・531人

被控訴人 国（処分行政庁 国土交通大臣）

参加人 東日本海旅客鉄道株式会社

控 訴 理 由 書

2021（令和3）年1月28日

東京高等裁判所 御中

控訴人ら訴訟代理弁護士	高木	輝雄
同	弁護士	関島 保雄
同	弁護士	中島 嘉尚
同	弁護士	横山 聡
同	弁護士	和泉 貴士
		外

目次

1	はじめに	5
(1)	訴訟の意義を顧みない原判決の不当性	5
(2)	必要性の欠如した中央新幹線計画	5
2	原告適格を判断するには判断材料が不十分であり誤った判決であること	7
(1)	不当な訴訟指揮	7
(2)	2500分の1の地図の提供が無いこと	7
(3)	事故対応が具体的に明らかにされていないこと	8
(4)	工作物等施設の形状規模等が具体的でなく明らかとなっていないこと	9
(5)	大井川源流部及び南アルプスの水環境等自然環境の保全対策も不十分で明らかとなっていないこと	9
(6)	建設発生土置場及び運搬車両の運行ルート交通量等が判明していないこと	11
3	全幹法適用の違法について	12
4	控訴人らの原告適格について	13
第2	原告適格各論	14
1	原告適格の判断枠組み	14
(1)	原判決の問題点	14
(2)	行政事件訴訟法9条2項の意義	15
(3)	原告適格という概念の必要性から検討すべきこと	15
2	安全な輸送役務の提供を受ける権利の原告適格について	16
(1)	原判決の問題点	16
(3)	安全な輸送役務の提供を受ける権利が法律上保護された利益であること	17

(4) 取り返しのつかない、不可逆的な被害の発生のおそれがあること	18
(5) 小括	21
3 南アルプス及び各地域の良好な自然環境を享受する利益、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の原告適格について	21
(1) 原判決の問題点	21
(2) 南アルプスの権利が法律上保護された利益であること	22
(3) 違法な処分により希少な自然環境が不可逆的に失われるおそれがあること	27
(4) 小括	31
4 物権的権利者及び居住者の原告適格について	32
(1) 原判決の判断	32
(2) 原告適格の要件は狭く解すべきではないこと	32
(3) 全幹法は物権的権利の保護を法の趣旨及び目的としていること	32
(4) 財産権も法律上保護された利益にあたること	35
(5) 所有権等は法律上保護された個別的利益にあたること	36
(6) リスクから保護される利益	39
(7) 小括	39
5 建設発生土の運搬車両の運行に起因する騒音・振動・大気汚染・交通渋滞につ いて	40
(1) 原判決の判断	40
(2) 法の予定する環境影響評価のあり方	40
(3) 本件評価書を「重要な目安」とすることは誤りであること	42
(3) 評価書以外の情報を「重要な目安」としなかったことの誤り	43

(4) 被控訴人の方にこそ「著しい被害を直接的にうけるおそれがあるものと想定される地域」ではないことを立証すべき責任があること	45
(5) 「裁判をするのに熟したとき」（民事訴訟法245条）に該当しないこと	46
(6) 既に搬出経路が決定されている地域については、住居から経路までの距離等を参考に、「著しい被害を直接的にうけるおそれがあるものと想定される地域であるか否か」を決定すべきであること	47
6 景観利益の原告適格について	49
(1) 原判決の判断	49
(2) 法令の仕組み	49
(3) 景観利益を法律上保護する利益と認めた判例等	51
(4) 景観利益が具体的な権利として認められるべきであること	52
(5) 景観に対する環境影響が不可逆的な被害となること	52
(6) 小括	53
7 水資源利用の安全性・継続性	53
(1) 相模川を水源とする水資源	53
(2) 原告適格（飲料水（上水道））に関する主張の追加	54

第1 総論

1 はじめに

(1) 訴訟の意義を顧みない原判決の不当性

2020（令和2）年12月1日に言い渡された中間判決（控訴人の一部に原告適格を認めた判決）及び却下判決（原告適格を否定した原判決）は、本件訴訟の原告781名中249名の原告適格を認めたが、532名の原告適格を否定し訴えを却下した点で誤った判決である。

却下判決は、輸送の安全性を求める権利、南アルプスを中心とする自然環境を享受し保護する権利、景観の保護や道路交通の円滑な交通と安全を求める権利、建設発生土運搬車両の運行による平穏な生活の侵害を防止する権利、土地等の所有者の物権的権利に基づき本件認可処分取消しを求める控訴人らの原告適格を全て否定した。

中央新幹線の工事計画認可取消しを求めて控訴人らを含む第一審原告らが本件訴訟を提起したのは、中央新幹線沿線に居住する者の平穏な生活やその所有する不動産等の権利が中央新幹線計画やその工事の為に奪われるというだけではなく、そもそも、中央新幹線が安全な輸送が確保されていない危険性の高い乗り物であることを訴え、南アルプスのど真ん中に長大なトンネルを掘る工事計画は貴重な自然が残され国立公園やユネスコのエコパークに指定されている南アルプスの自然環境を破壊する危険性が高いとして、その貴重な自然を護りたい、その自然を現状のまま享受したいという権利に基づくものである。

このような訴訟提起の経緯からして、輸送の安全性を求める権利及び南アルプスの自然を享受し護る権利を公益的利益であり控訴人ら各人の個別的利益ではないとして原告適格を否定した原判決は、控訴人らだけでなく原告適格が認められた第一審原告らの中心的な権利を否定したもので看過できない問題である。

却下判決は、中央新幹線工事計画の中心的で全体的な問題点を見ようとしなかったのである。

(2) 必要性の欠如した中央新幹線計画

今や中央新幹線計画はその必要性も無く、輸送の安全性を欠き、南アルプスの貴重な自然を壊してまでも作る必要性が無いことが国民をして明らかになってきた。

特に昨年以来、新型コロナ感染の拡大及びテレワークの促進によって、東海道新幹線の利用客は激減し、東海道新幹線の収入に大部分を依存する参加人は大幅な赤字となり、財政的にも中央新幹線施工に関し、東京・名古屋間で5兆4300億円、東京・大阪間で9兆300億円もの建設費用をかけても採算が合わず、多額な借財に耐えられない状況に追い込まれつつある。テレワークの拡大で今後の東海道新幹線の利用及び将来仮に中央新幹線が完成したとしても東海道新幹線と中央新幹線の両方を加算した利用客は増えず、参加人の財政悪化は回復しない。それに加えて、大井川源流部における中央新幹線トンネル工事により大井川の水量が毎秒2トン減水すると参加人は評価書において認めているが、静岡県は、その減衰する全量が大井川に戻さない限り静岡県内の工事の着工を認めない立場を堅持していることから、現在も静岡県内の工事には着工できていない状況である。また静岡県内だけでなく東京・名古屋間の沿線での建設発生土置場が決まらないため、トンネル掘削工事を進めることができず、参加人は2027年に東京・名古屋間の工事を完成するとした本件工事計画を履行できないことを認めざるを得ない状況に追い込まれている。工事の完成が遅れる間に、ますます財政的負担に耐えられなくなるばかりか、そもそも現在の東海道新幹線の外に中央新幹線が必要ではない等の国民的な世論が高まることは明らかである。

さらに中央新幹線と同じ大深度地下にトンネルを掘る東京都内の外郭環状道路工事の調布市の現場において再三にわたり地盤陥没事故が発生し、工事現場付近の住民が不安に陥っている。本件中央新幹線工事計画も、東京都、神奈川県、愛知県では同事故と同様に大深度地下でのシールドマシンの掘削が予定されており、同様の地盤陥没事故が想定されている。

このように本件中央新幹線計画が破綻に向かって進んでいる状況の中で、輸送の安全性をないがしろにし、世界的にも全国的にも貴重な価値を有し、こ

れを将来世代に残すべき南アルプスの自然環境を破壊する本件工事計画の違法性を問う本件訴訟において、原告適格という訴訟の入り口で、これら輸送の安全性と南アルプスの自然の保護を訴える控訴人の原告適格を否定した原判決は速やかに取消されるべきである。

2 原告適格を判断するには判断材料が不十分であり誤った判決であること

(1) 不当な訴訟指揮

原告らはそもそも訴訟進行の現状からみて、原告適格に関する中間判決をすること自体、必要性が無く、終局判決の中で、原告適格に関する判断をすればよいと何回も主張してきた。

その理由は、原告適格を判断するには被控訴人及び参加人の提出している証拠ないし回答ではあまりにも判断材料が揃っていないことである。

(2) 2500分の1の地図の提供が無いこと

特に、控訴人を含む第一審原告らは、被控訴人及び参加人に対し、第一審原告らの居住地と中央新幹線の路線及び第一審原告らの不動産所在地と同路線との位置関係を明らかにするため、同路線を縮尺2500分の1の住宅地図に記入したものの提出を求めてきたが、未だ提出されていない。

本件認可申請添付の路線平面図は5万分の1の縮尺地図であるため、原告は、第一審原告らの居住地と路線との位置関係や第一審原告らの不動産所在地と路線との位置関係を明確に裁判所に示すことが出来ていない。路線を計画し、工事の計画認可申請をしたのは参加人である以上、路線とその沿線住民との環境問題を明らかにするために精々縮尺2500分の1の住宅地図に路線を正確に落とせるのは参加人と被控訴人しかいない。

参加人が国土交通大臣に本件認可申請をした際に添付した図面の中では、駅（停車場）及び車両基地の所在地の平面図が縮尺2500分の1の住宅地図に記載して提出されている。この縮尺2500分の1の住宅地図であれば、第一審原告らの住所地や不動産所在地を指示することが可能である。第一審原告らは、被控訴人及び参加人に対し、中央新幹線の地上部（トンネルから地上部に出る場所ではトンネル出口からトンネル側1000mの部分も含む）の路線の

中心線及び施設から両側1000mの範囲並びにトンネル部の非常口から半径1000mの範囲の縮尺2500分の1の住宅地図に、中央新幹線の路線（トンネル部と地上部が分かるように色塗り等で区別したもの）、停車場、車両基地、保守基地、変電所及び非常口の平面図を住宅地図に記入したものの提出を再三求めてきたのである。

これらの地図が証拠として出ないと、沿線の第一審原告らの居住地や第一審原告所有不動産の位置と中央新幹線の路線及び施設との位置関係が正確に把握することは出来ないので、裁判所が第一審原告らの原告適格を判断する際の証拠、材料としては不十分で判断が不可能である。

(3) 事故対応が具体的に明らかにされていないこと

また、第一審原告らは、輸送の安全性に関しても、火災等の事故時に乗客の安全な避難について山岳トンネルの避難路（斜坑等）の具体的構造、距離・勾配や避難の為の手段の具体的検討、超電導磁気浮上式という日本で経験のない磁力線の事故時における消磁の為の具体的手順など、事故が生じた場合に乗客を安全に避難させるための対策や対応を明らかにするよう求釈明を求めてきたが、被控訴人の回答は、トンネル坑口・立坑・斜坑・作業坑から外部に避難する、万一トンネルの途中で停止した場合は新幹線・山梨実験線の経験に立脚して対応方法は明確化しており、実用化に必要な技術や運営方法の確立の見通しが得られていると主張するのみで（一審被告準備書面6）、具体的にどのような対応をとるのか、実用に必要な技術や運営方法の確立の見通しも具体的に明らかにしていない。

中央新幹線は時速505kmという飛行機並みのスピードで走行し、しかも86%が地下トンネルである。わずかな故障や事故でも乗客の生命や健康が危険となる大事故に発展する危険性が高い。

地震多発国の日本で、中央新幹線は、断層や破砕帯の巣と言われる中央構造線、中央地溝帯で構成されている南アルプスをトンネルで横断する為、地震の際にガイドウェイ等が破損したりした場合の乗客の輸送の安全対応が問題である。また愛知県では亜炭鉱跡の陥没の危険性、岐阜県ではウラン鉱による放射

能汚染の存在も指摘されている。これらにどのように対応しているのか第一審原告らは具体的な対応の求積明を求めてきたが、未だに回答が無い。

中央新幹線の輸送の安全性が確保されているかどうかは、東京、名古屋、大阪間の移動に中央新幹線を利用せざるを得ず、その乗客となる可能性の高い第一審原告らにとってその生命身体に対するリスクがある以上、重要な事項である。

いまだこれら輸送の安全性に対する対策や措置の内容が明らかにされていない段階で、原告適格を判断することは出来ないのである。

(4) 工作物等施設の形状規模等が具体的でなく明らかとなっていないこと

第一審原告らの健康及び生活環境への影響に関して、参加人の環境影響評価では参加人が建造しようとしている施設（停車場、車両基地、保守基地、非常口、変電所、換気塔等）の形状や規模が明らかでないので、それを明らかにすることを求めた。

これに対し、被控訴人は、被告準備書面14の5頁で、「参加人が個別の環境影響評価項目ごとに仮定した諸施設の形状等は、各都道府県の補正後評価書に記載の通りである」と、回答にならない回答をしているに過ぎない。

各都道府県の補正後評価書には、全くその仮定の施設の形状等の記載が無いから、第一審原告らは、その仮定とした施設の形状・外観・規模を明らかにするように求めているのであって、被控訴人の対応は回答にならないものである。被控訴人も参加人も、仮定の施設の形状等を明らかにすると環境影響評価自体が杜撰で違法であることが明らかとなることを恐れて明らかにしようとしないのである。

(5) 大井川源流部及び南アルプスの水環境等自然環境の保全対策も不十分で明らかとなっていないこと

参加人は、中央新幹線トンネル工事により、大井川源流部が毎秒2 m³減水することを自ら環境影響評価の過程で認めている。

これに対し静岡県は、減水する水を全量大井川水系に戻さなければ工事着工に同意しないとしていたが、これに対する参加人の対応は不誠実で信頼できな

いとして工事着工に同意していない。

この間の静岡県と参加人との議論を通じて参加人の環境影響評価が杜撰で、環境への影響を適正に回避し減少するとの参加人の言動には信用が無いことについて第一審原告らは準備書面 26 で詳細に主張したとおりである。

中央新幹線トンネル工事により、大井川が毎秒 2 m³減水するとの参加人の環境影響評価の科学的根拠がいまだ提出されていない。そればかりか、参加人の湧水対策として、中央新幹線のトンネル掘削の際の管理量（トンネル内湧水の最大上限値）として毎秒 3 m³のトンネル内湧水を設定するとし、その基礎情報としてトンネル湧水が毎秒 2.67 m³と推計しているが、管理量毎秒 3 m³の根拠が明らかになっていない。

第一審原告らは、準備書面 27 で被控訴人及び参加人に対しこれらを明らかにするように求めている。これらが明らかにされないと、南アルプスの水環境が中央新幹線トンネル工事によりどのような影響を受けるのかも明らかとならない。

静岡県は、生物多様性部会を設置して、ユネスコのエコパークに指定されている南アルプスは、その地質構造が他に類を見ない程複雑で、生態系も極めて希少かつ貴重であり、中央新幹線工事に伴う生育環境の変化には極めて脆弱であるという認識のもとに、参加人に対し、トンネル工事等によりどのような現象が生じ、それが自然環境や水環境にどう影響を与えるかについて信頼性の高い解析手法を用いて推定することとともに、その推定の限界を理解した上で影響を最小限にする対策を求めている。

参加人の大井川減水対策は、導水路で約 1.1 km 下流の榎島に約 7 割戻すことしか現時点では決まっていない。渇水期には榎島から上流部の大井川は水が枯れて水生生物等は生存できなくなり、生物多様性が破壊される。

大井川の減水問題は、大井川だけに止まらず、南アルプス全体の生物多様性と生態系にとって重大な影響を与えている。

中央新幹線のトンネルは大井川だけでなく南アルプスの下を掘る。特に南アルプスは巨大な断層である中央構造線をはじめ多くの断層があり、多くの地下

水を含む破砕帯も存在する。中央新幹線のトンネルがこの断層や破砕帯を通過することで地下水がトンネル内に湧出し流れが変わることで、南アルプスの地下水位が低下するなど生物多様性や生態系に大きな影響を与えることが推定される。

その点で、深刻な被害が予測されるのか否かや水問題に関して被告の釈明が無ければ裁判所としても原告適格に関する適切な判断が出来ないはずである。

(6) 建設発生土置場及び運搬車両の運行ルート交通量等が判明していないこと

また建設発生土運搬車両の通行による沿道住民の生活環境被害に関しても建設発生土置場が殆ど明らかになっていないか決まっていないことから、建設発生土運搬車両の通行と沿道住民の生活環境への影響との関係についての資料が乏しく、原告らの原告適格について、判断が出来ないのである。

第一審原告らの内、建設発生土運搬車両の交通に伴う騒音、振動、排気ガス、交通混雑等により、また、建設発生土置場自体の設置による自然環境も含めて生活環境が影響を受けると主張する控訴人らの原告適格については、建設発生土置場とそこへの運搬ルートや運搬車両の交通量等が明らかにならないと原告適格を判断する資料が無いことになる。これについても第一審原告らはこれまで何回も建設発生土置場の位置と処分量を明らかにするように求釈明を求めてきたが、ほとんど明らかにされていないか、未だ場所も決まっていないのである。

そもそも本件認可処分は建設発生土置場が全て決まった段階ですべきもので、建設発生土置場が殆ど決まっていないのに工事計画を認可すること自体違法であるとして認可を取消すべきであった。

なぜなら、本件工事は全体の86%がトンネルでありその掘削による建設発生土の発生は不可避であり、その総量は泥も含めて約6358万 m^3 と膨大な量であるところ、建設発生土置場が決まらなければ本件工事計画の工事は進まず、工事完成予定時期も決まらないのであるから、本来工事計画の認可を出せる状況ではなかったのである。

しかも、現在でも未だほとんどの建設発生土置場が決まっていないのでトンネル工事はほとんど進んでいない。建設発生土置場の候補地も報道では出てい

るが、それらが中央新幹線工事予定地から遠く離れた場所であることが多く、その運搬ルートも明らかでなく、また広範囲の運搬車両の交通ルートが想定されているにもかかわらずそのルートも決まっていない状況である。従って、運搬ルートを否定できない以上、ルートが想定される沿線に居住する控訴人らには全て原告適格を認めた上で、これら建設発生土置場も運搬車両の運行ルートも決まっていない段階で本件認可処分を出したことが違法であるとして本件認可を取消すべきであった。

ところが、原判決は、建設発生土置場やその運搬車両の運行ルート、運行車両の交通量等を明らかにしていない状態で本件認可処分をしたことの問題点を指摘するのではなく、環境影響評価書には、建設発生土運搬車両の運行に起因する騒音、振動、大気汚染について、同運搬車両の運行経路、車両の種類、運行頻度等が明らかにされておらず、本件認可処分時点でも運行経路が具体的に決定されていなかったために、本件認可処分においては、同運搬車両の運行に起因する騒音、振動、大気汚染が評価法33条1項に基づく環境配慮審査の対象になっておらず、控訴人らが被害地域に住んでいるか判断できないので原告適格を認めないという全く逆な結論をしているのである。

運搬車両による被害地域が分からないから原告適格を有しないというのでは、違法な評価手続きや違法な認可手続きを放置し、違法を主張する控訴人らの原告適格を認めないという自己矛盾の結論となり、原判決は取消しを免れないものである。

3 全幹法適用の違法について

第一審原告らは、本件中央新幹線は、速度だけは時速200km以上と全幹法の適用要件に該当するが、全国のネットワーク網を形成していないこと、地域の中核都市を結んでいないことから、全幹法による認可は違法で鉄道事業法の手続きによるべきであると主張した。これに対し、原判決は、本件中央新幹線は、時速200km以上の高速であるから全幹法の適用が認められると、速度だけで全幹法の適用が適法とした。

しかし、全幹法では、「新幹線鉄道」とは単に速度だけではなく、その1条で、

「新幹線鉄道」の目的として、全国的な新幹線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が明示され、その3条で、新幹線鉄道の路線は、全国的な幹線鉄道網を形成するに足るものであると共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1条の目的を達するものであると規定している。

しかし、中央新幹線は、磁気浮上式であるため、鉄輪が線路上を走行するレール方式の現在の新幹線網と連結することが出来ない為、全国的な幹線鉄道網である全国的なネットワークを形成できないものである。しかも、磁気浮上式で全国的な幹線鉄道網を形成する予定も無く、単に東京大阪間のみを走行するものであり、全幹法3条の趣旨に該当しない鉄道であり「新幹線」に該当しない。しかも全幹法3条のいう全国の中核都市を有機的かつ効率的に連結するものでもない。東京、名古屋、大阪は中核都市であるが、中間駅の神奈川県駅、長野県駅、岐阜県駅はいずれも県庁所在都市でもなくむしろ、県境に近い都市で地域の中核都市ではない。

このように、原判決は、全幹法適用の誤りに関する第一審原告らの指摘を全く無視した判決である。

なぜ、本件中央新幹線の工事計画の認可手続きに、鉄道事業法では無く全幹法を適用して手続きを行ったのか。

それは、鉄道事業法による、輸送の安全性の厳格な審査及び事業の財政的健全性の厳格な審査並びに厳格な環境影響評価手続きを回避したかったからに他ならない。

4 控訴人らの原告適格について

原判決は、輸送の安全性を求める権利、南アルプスを中心とする自然環境を保護する権利、土地等の所有者の物権的権利に基づく本件認可取消請求の控訴人らの原告適格を全て否定した。

中央新幹線の本件認可処分取消しを求めて第一審原告らが本件訴訟を提起したのは、中央新幹線沿線に居住する者の平穏な生活やその所有する不動産等の権利が中央新幹線計画やその工事の為に奪われるというだけではなく、そもそも、中

央新幹線が、安全な輸送が確保されていない危険性の高い乗り物であることを訴え、南アルプスのど真ん中に長大なトンネルを掘る工事計画は貴重な自然が残され国立公園やユネスコのエコパークに指定されている南アルプスの自然環境を破壊する危険性が高いとして、その貴重な自然を護りたい、その自然を現状のまま享受したいという権利に基づくものである。さらには膨大な建設発生土の置場が決まっていないなど杜撰な環境影響評価が実施されたにもかかわらず工事計画が違法に認可されたことで生じうる新たな環境破壊等を防ごうとしたからである。

その意味で、①輸送の安全性の欠如、②南アルプスを中心とする豊かな自然環境の破壊、③膨大なトンネル残土の捨て場が未定であるばかりか新たな自然破壊を発生させること、④大量の運搬車両の運行ルートが未定なまま認可したことは違法であることの4点は、第一審原告らがこの訴訟で本件認可処分の違法性の柱としてきた主張であり、これを主張する控訴人らの原告適格を否定することは、本件訴訟における本件認可処分の違法性の中核的主張・中心的権利を否定するに等しいものである。

第2 原告適格各論

1 原告適格の判断枠組み

(1) 原判決の問題点

原判決は、「不特定多数者の具体的権利を専ら一般公益の中に吸収解消させるにとどめず、それが帰属する個々人の個別的権利としてもこれを保護すべきものとする趣旨を含むものとする趣旨を含むと解される場合には、このような利益もここにいう法律上保護すべき利益に当たり、当該処分によりこれを侵害され又は必然的に侵害されるおそれのある者」には原告適格を認めるとする（原判決23頁）。

そして、原告の主張する事項の多くを「抽象的利益」であり、「一般公益」に吸収解消させて個々人の個別的利益としての保護を否定して「法律上の利益」を有しないとして原告適格を否定し訴えを却下した。しかし、原審の本件の原告適格への当てはめは極めて狭隘であり、行政事件訴訟法9条の解釈適用を誤ったものである。

(2) 行政事件訴訟法 9 条 2 項の意義

ア 行政訴訟法 9 条 1 項の「法律上の利益を有する者」に該当するか否かは、同要件が抽象的に過ぎるため、同条 2 項が「前項に規定する法律上の利益の有無を判断するに当たっては、当該処分又は裁決の基礎となる法令の規定の文言のみによることなく、当該法令の趣旨及び目的並びに当該処分において考慮されるべき利益の内容及び性質を考慮するものとする。この場合において、当該法令と目的を共通にする関係法令があるときは、その趣旨及び目的をも参酌するものとし、当該利益の内容及び性質を考慮する場合に当たっては、当該処分又は裁決がその根拠となる法令に違反してなされた場合に害されることとなる利益の内容及び性質並びにこれが害される態様及び程度をも勘案するものとする。」とし、同規定に従って、法律上の利益の有無が適切に判断されることが期待されている。

イ すなわち、原告適格の判断をするにあたっては①原告の主張する権利利益が、取消しを求める処分の根拠規定によって保護されているか（保護利益要件）、②それが公益に解消されない個別的利益として保護されているか（個別的保護要件）という 2 段階の判断がなされているところ、9 条 2 項はその各判断に際して、根拠法令及び関連法令の趣旨目的を考慮・参酌し、処分によって害されることとなる利益の内容及び性質並びにこれが害される態様及び程度を勘案することを求めているのである。

しかし、以下、各利益について述べるように、原判決は根拠法令及び関連法令の趣旨目的を適切に考慮せず、また、本件認可処分によって侵害される利益の性質や侵害の態様を軽視したという点で誤りがある。

(3) 原告適格という概念の必要性から検討すべきこと

そもそも、本件のような処分の名宛人以外の第三者からの取消訴訟について行政訴訟法が「原告適格」を要求する理由は、濫訴の防止に尽きる。当該行政処分等によって個別的利益の侵害が問題とされる形態の訴訟においては、補償や損害賠償との関連もあることから、厳格に個別利害の発生の有無を検討して「適格のある原告を絞る」ことは必要性があるが、本件のように違法な認可処

分により建造物等が建設されてしまえば国家的レベルで取り返しのつかない損害が生じる可能性が極めて高い形態の事案については、処分の違法性の有無を明らかにするために原告適格を広くとらえ、可能な限り広範な被害の救済の可否を果たすのが司法の役割である。

特に、本件のように「一私企業」が国家的事業に係る建設工事を行う場合には、国家的な事業であるにも関わらず、公共事業とは異なり、国会のような公的な場所での議論や資料の公開が行われていないのであり、この点も考慮して、国民の権利救済の途を広く判断すべきなのである。

2 安全な輸送役務の提供を受ける権利の原告適格について

(1) 原判決の問題点

ア 原判決の判示

工事実施計画段階でも技術基準省令適合性審査は必要で、要求される書類等も技術基準に関連するものが含まれているので、安全審査が要求されているといえるから同省令の適用は安全確保を趣旨目的とするものである旨（原判決25頁ないし28頁）、一方で、同権利は個別乗客が利用契約を締結する時点までは潜在的抽象的権利にとどまるものである旨（同28頁ないし29頁）判示した。

また、運輸審議会での公聴会の開催を要求できる利害関係人には、「当該事案に関し特に重大な利害関係を有する者」となっており、「利用者となりうるもの」は輸送役務の提供契約締結までは潜在的かつ抽象的な存在であり、公聴会開催を要求できる手続き的地位が付与されているとまでは言えないとも判示（29頁）し、従って、原判決は、「利用者となりうるもの」の安全な輸送の役務の提供を受ける利益は、専ら一般公益の中に吸収解消させるにとどめず、個々人の個別的利益として保護すべきものとは言えないから原告適格は無いとした。

イ 原判決の問題点

原判決の判断では、危険な鉄道工事計画に対し、将来利用者となり得る者が、輸送の危険性を訴えて工事計画の取消しを請求することは出来ないことになる。原判決によれば鉄道建設工事完成後乗車して初めて鉄道の危険性を訴えること

が出来ることになり、計画段階で工事を中止させることは出来ないのである。危険な鉄道を作らせないこと自体が必要なものであり、原判決の結論は全く間違っている。

中央新幹線は、一私企業が行う事業であっても「東京～名古屋～大阪」という巨大メガリージョン構築を構想したものである以上、完成すれば全国民が中央新幹線の利用を高い可能性で行うものである。参加人も航空路線や東海道新幹線の乗客を中央新幹線へ誘導することを明言しており、原判決のいうような「利用契約を行う」時点（原判決28頁）では中央新幹線は完成しているのであるから、その時点で「安全性」を問題としても「後の祭り」であろう。中央新幹線は1編成で1000名の乗客で運行する予定とされ、その建設に危惧・疑問を呈して審査請求を行った国民には原告適格が認められる第一条件をクリアすると考えるべきである。この時点で原告適格を否定し「門前払い」して個別運送契約を締結するまで中央新幹線の安全性を検証できないとは、要するに、「乗車して事故にあうまでは運行の安全性を問題にできない」ことを意味する。極端な話、原審は「死傷者が出るまで待て」と言っているも同然である。そもそも参加人が適切な情報開示を行い、原告らに安全性を得心させる資料を提示すれば良かったのであって、これを怠った参加人及び軽視した被控訴人を擁護して、原告適格を否定する門前払い判決は上記1(2)で示した行政事件訴訟法9条の解釈適用を誤っているというほかない。

(3) 安全な輸送役務の提供を受ける権利が法律上保護された利益であること

ア 全幹法の趣旨・目的

全幹法及びその下位法令に位置づけられる技術省令等が乗客の輸送の安全性を保護することを全幹法の趣旨・目的としていることは原判決の指摘するとおりである（原判決25ないし28頁）。輸送の安全性は、鉄道輸送の根幹であり、本件工事実施計画段階でも技術基準省令適合性審査は必要で、要求される書類等も技術基準に関連するものが含まれているので、厳格な安全審査が要求されているのである。

イ リスクの考え方

最高裁は、もんじゅ事件（最判平成4年9月22日民集46巻6号571頁）において、「当該処分を定めた行政法規が不特定多数者の具体的利益を専ら一般公益の中に吸収解消させるにとどめず、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される場合には、そのような利益も法律上保護された利益に当たり、これが侵害され、又は必然的に侵害されるおそれのある場合には当該処分における原告適格を有するものというべきである」と判示し、原子炉設置により将来万一事故が発生した場合、広範囲の地域住民の生命及び身体に影響が及ぶ危険性があることから、原子炉から約2.9km～約5.8kmの範囲の地域に居住する住民の原告適格を認めた。

もんじゅ事件最高裁判決がこのように周辺住民の生命身体の安全性を公益に吸収解消させない個別的利益として認めたのは、違法な設置許可処分がされた場合に、原発事故の発生、それによる生命侵害等が生ずるおそれは抽象的にとどまるとしても、ひとたびそのような事故が発生してしまえば、取り返しのつかない、不可逆的な被害が発生することが容易に想定できるからである。もんじゅ事件最高裁判決のこのようリスクの考え方は、本件についてもあてはまるものである。本件においても、ひとたび事故が発生すれば、時速505kmで走行する乗客数最大1000人の輸送車両における被害の状況は極めて甚大と予測される。従って、「一部の地域利用者」の問題ではなく、多くの国民の生命・身体の安全を確保するためにその安全は最大限に保障されねばならず、本件認可処分の段階で、工事実施計画の違法性を争わせることが相当であり、輸送の安全性を主張する原告の原告適格を認めるべきなのである。

輸送の安全性の問題は、主に①地震等の自然災害に関する設備破壊問題、②火災等の事故の避難問題、③磁界に関する乗客の身体への影響の問題がある。いずれも乗客の生命・身体の安全が侵害されかねない重大な問題であり、原判決においては、その検討が十分になされていない。

- (4) 取り返しのつかない、不可逆的な被害の発生のおそれがあること

ア 地震等の自然災害に関する設備破壊問題

中央新幹線は特に地質的に複雑な中央構造線を横断し、多くの断層を貫くトンネルで路線が構築されていることは明らかである。従って、そのトンネルにおける安全性が確保されていなければならない。未だに年間数ミリで地盤の隆起等変動が確認されている南アルプス山腹にルートを採用することが安全な運行を保障するものであったのかを明確にすべきである。この点が明らかにならないので、原告らは、参加人がこれを前提とした対策を立てているのか、その対策が適切か、その内容を踏まえて被控訴人が認可したのかを司法の場で明らかにすべく訴訟を提起したものである。にもかかわらず、この点で原告適格を認めないとするのは、地震等の自然災害が発生する危険について、国民に認識・周知し、役務提供の拒否を判断する機会を奪ったものである。この点で、原審の判断は誤りと考えざるを得ない。

イ 火災等の事故の避難問題

また、列車の運行中に火災が生じる事態は、近時頻発しており、新幹線においても乗客が焼身自殺した例もある。列車で火災事故が生じた場合に、乗客の安全な避難が確保でき、乗務員がその対応に習熟していることが確認できなければならない。そうでなければ乗客の輸送の安全性が確保されているとは言えないことは、明らかである。原審でこの点を追及したところ、参加人は、環境影響評価書における記述等（例えば丙3-1：3-52頁の図3-4-29）をもって説明十分というに過ぎない。しかし、長大である山岳非常口トンネル部分の避難についてどのような対策が取られているのか、その対策の内容が適切か、その内容を踏まえて、国の認可が行われたのかについて明らかにするよう求めたが、被控訴人らは一向にこれを明らかにしない。

ウ 磁界に関する乗客の身体の影響の問題

被控訴人は、運行に関する車外環境への磁界について、磁界の影響は基準値よりも小さく回避又は低減が図られていると評価したが（原審被告準備書面（4）47頁）、走行車両内の乗客への磁界の影響について重視しない。

参加人は影響評価書資料編（丙1の2：環13-1-1～13-4-3）

で、車内及びホームにおける磁界の測定値を提示するが、その資料は極めて不十分である。確かに磁界が人体にいかなる影響を及ぼすかは解明されたわけではないが、ICNIRPの静磁界・1 Hz～1 0 0 kHzの変動磁界の曝露限度値に関するガイドラインで、疫学面を含む諸研究が紹介されており、静磁界では磁界内での動きで眩暈や吐き気が生じること、心臓ペースメーカー・インプラント等の埋め込み医療機器への影響は考えられ、0.5 mTを超える磁束密度の場所は危険であると結論付けられている。1 Hz～1 0 0 kHzの変動磁界では、急性影響として神経・筋組織への直接刺激及び網膜閃光現象が誘発され、慢性影響としてはIARCが2 0 0 2年に評価した通り発がん性のカテゴリー2 B（「ヒトに対する発がん性があるかもしれない」と説明されるカテゴリー）に分類されている。公衆曝露において頭部については、1 0 Hz～2 5 Hzでは基本制限が最も低く、これ以上又はこれ以下では基本制限値が上がり、1 0 0 0 Hzに至って体部との基本制限値と同一になり、電界強度は4 0 0 mV/mである。このように身体への一定の影響があることは明らかであり、生命身体への危険があるという見解が示されている以上、人体がそれに触れないような設備が追求されるべきで、その遮蔽の効果を明確に数値で示すことは、参加人の資料にすらあるように、不可能ではないはずである。

過去に例のない輸送システムである超電導リニア方式では、車内で磁界が生じることは明らかであるから、人体への影響が懸念される以上、被爆する磁界のレベルが低いことを数値で示すべきである。控訴人らは、この点の求積明を求めたが、被控訴人らはこれに応じることなく、正確な磁界の影響数値は明らかにされていない。静磁界でも心臓ペースメーカーの使用者は十分注意されるべきであるし、安全な乗車ができないということでは、公益性が確保された乗り物とは言えない。

エ 以上アないしウの事項について適切な検討がない環境影響評価・工事実施計画が認可されてしまえば、地震等が発生し、これによって乗車中の中央新幹線が押しつぶされる、乗車しようと中央新幹線を駅で待機していたところ

駅が崩壊するなどして死亡するリスクがあるのであり、そのような被害は取り返しのつかないものである。更に、そのような取り返しのつかない被害は、中央新幹線の最大乗員が1000人であることからすれば、無限に広がってしまいうるのである。

(5) 小括

中央新幹線の運行によって生じうる災害等による被害の態様・程度を適切に考慮せず、現に輸送役務提供契約を締結した後でなければ、原告適格を認める余地がないとする原判決は誤っているというほかない。輸送の安全性の保護を全幹法がその趣旨・目的としているにも関わらず、いざ乗車するまで何ら安全性を争うことができないという事態の発生を法律が予定しているとはいえないからである。

上記のとおり、安全な輸送役務の提供を受ける利益が法律上保護され、ひとたび中央新幹線に運行中に災害が発生すれば取り返しのつかない被害が発生することにかんがみれば、中央新幹線の乗客となる可能性のある多くの国民については原告適格が認められるべきである。

3 南アルプス及び各地域の良好な自然環境を享受する利益、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の原告適格について

(1) 原判決の問題点

環境基本法、環境影響評価法、同施行令等の一連の環境法令は、全幹法の関連法令であり、本件認可処分についても上記環境関連法令の趣旨及び目的が付加されたものと解されるとした。一方で、享受者の範囲に限定が付されない、主観的評価に左右される性格のものであるとして、南アルプス及び各地域の良好な自然環境を享受する利益、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（以下「南アルプスの権利」という。）は、特定の範疇に属する者が専ら享受するものではないとした。更に、生命身体への被害や財産的損害が想定されず、環境基本法が「公害」と定義する大気汚染、騒音、振動、地盤沈下及び悪臭によって生じる健康又は生活環境の悪化に係る被害と区別され、広い意味の生活環境の悪化であるから、公益に属する利益であり、個々人の個別的権利

の侵害といえないとした。

このように南アルプスの権利について、個別的利益性を否定した点に問題がある。

(2) 南アルプスの権利が法律上保護された利益であること

ア 環境基本法

(ア) 中央新幹線の工事实施計画認可処分に際しては環境影響評価法 33 条の環境配慮審査が求められることから環境影響評価法が、環境影響評価法が環境基本法に基づいて制定されていることから環境基本法が、それぞれ全幹法の関連法令に位置づけられることは原判決の指摘するとおりである（原判決 30 ないし 33 頁）。

一方で、原判決は、鉄道施設の設置に起因する南アルプスの権利の侵害は、環境基本法が「公害」と定義する人の健康又は生活環境に係る被害とは区別される、広い意味での生活環境の悪化であるとか、全幹法及び関連法令を通覧しても、景観利益を個々人の個別的利益として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旨判示する。

(イ) 環境基本法 2 条 3 項の公害の定義を根拠に、環境影響に伴う人への影響を区別しているようであるが、同規定にいういわゆる典型 7 公害は、環境基本法制定時までに人の健康又は生活環境に係る被害が生ずるもののうち、国が緊急に対策を講じる必要のある典型的な被害を列記したものにすぎないのであって、それ以外の環境影響が人の健康又は生活環境に係る被害を生じさせないことを含意するものではない

（大塚直『環境法 BASIC 第 2 版』（有斐閣、2016 年）3 頁ないし 5 頁）。

むしろ、鉄道施設が建築されることによる南アルプスの環境破壊は、①事業活動に伴って継続的に生ずる、②後述するとおり南アルプスという希少な環境に対する被害であり、③特定の態様かつ相当範囲にわたり、④周辺住民の生活環境に係る被害をもたらすのであるから、典

型7公害に準ずる環境影響と位置付けることができ、国は環境利益に関し、環境基本法6条に基づき、事業者は同8条に基づき、基本理念（環境基本法3条ないし5条）にのっとり配意に努めなければならないのである。

イ 関連法令の趣旨・目的

(ア) 関連法令

典型7公害について、規制法等が設けられているのと同様に、自然環境を享受する利益についても、その保護の必要性から生物多様性基本法、自然環境保全法及び自然公園法等が定められており、これらも全幹法の関連法令として、参酌することが求められるというべきである（行政事件訴訟法9条2項）。

(イ) 関連法令の趣旨目的

生物多様性基本法は、生物多様性の保全、その恵沢を享受できる自然と共生する社会の実現等を目的とし、自然環境保全分野における基本法に位置づけられる（1条、3条等参照）。このような基本法のもと、国民が自然環境の恵沢を享受できるように自然環境保全法や自然公園法が存在し（自然環境保全法1条、自然公園法1条等参照）、良好な自然環境を保全し、その恵沢を国民が持続的に享受できるようにするために、自然環境保全法の下では、自然環境保全地域等の、自然公園法の下では、国立公園の特別地域等の指定地域制（20条以下）と行為許可制（20条3項等参照）が採用されているのである。

生物多様性基本法制定のきっかけとなった生物多様性条約は、前文で、「生物の多様性が有する内在的な価値並びに生物の多様性及びその構成要素が有する生態学上、遺伝上、社会上、経済上、科学上、教育上、文化上、レクリエーション上及び芸術上の価値を意識し」、「生物の多様性の保全が人類の共通の関心事であることを確認し」、「諸国が、自国の生物の多様性の保全及び自国の生物資源の持続可能な利用について責任を有することを再確認」することを明記しており、これは生

物多様性基本法の前文や各規定においても反映されている。その趣旨は、生物多様性の保全とは、人間の生活と離れた目的ではなく、現在および後世の人間が自然の恵みを持続的に利用できることを目指したものであるということであり、「良好な自然環境の恵沢を享受する」ことの内実を的確に示している。

このように良好な自然環境については法律がその客観的価値を認め、生物多様性基本法を頂点とする自然環境保全法体系のもとでは当該良好な自然環境を国民が享受できるようにすることが、その趣旨・目的とされているというべきである（大阪高判平成26年4月25日判例地方自治387号47頁参照）。

(ウ) 南アルプスの自然環境が良好な自然環境であること

南アルプスの自然環境の希少性は後述詳論するが、少なくとも法律上は、南アルプス国立公園として自然公園法上の国立公園に指定されており、特別保護地区は9181ヘクタールに及ぶほか、南アルプスの一部地域は自然環境保全法上の自然環境保全地域ともなっており、その客観的価値が認められているのである。更に、南アルプス一帯は、平成26年6月、生態系の保全と持続可能な自然利用との調和を目的とするユネスコエコパークに認定されたことも、その価値が世界的に保護に値するものであることの証左である。

(エ) このような法令の体系や南アルプス周辺の自然環境にかかる地域指定の実態を考慮すれば、全幹法においても、良好な自然環境を国民が享受する利益を保護することが法律の趣旨・目的とされていると解すべきである。

(オ) また、以上の理を反映して、環境影響評価法11条1項が規定する鉄道事業に関する主務省令である「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年運輸省令第35号。以下「鉄

道事業評価省令」という。) 20条1項2号イ(6)等は人と自然との触れ合いの活動の状況を環境影響評価の対象としており、これについては人と自然との触れ合いの活動やその場所・状況等に関する調査、これに対する環境影響の予測・評価等が求められているのである(同22条1項5号等参照)。更に、環境省が監修し、一般社団法人日本環境アセスメント協会が公表している「環境アセスメント技術ガイド 生物の多様性・自然との触れ合い」においては、良好な自然環境に対する環境影響評価の手法等(73頁以下)とともに、その自然との触れ合い活動の場に対する環境影響評価の手法も定められており(206頁以下)、良好な自然環境を国民が享受する利益が法律上保護された利益であることの証左であるといえる。

ウ 個別的利益として保護されること

原判決はイ(エ)と同様の旨判示する(原判決33頁)が、その一方で、享受主体の不特定性等を理由に一般論として個別的利益性を否定する。更に、良好な自然環境に近接した地域に居住するものであっても、個別的利益性を否定するのである。

しかしながら、上記法令の体系や後述する南アルプスの自然環境の希少さからすれば、南アルプスの自然環境には客観的な価値が認められ、その周辺住民やその保護を求めて南アルプスの自然を開発する事業の違法性等を主張し、南アルプスの自然環境を保全しようとする者については、このような客観的価値の認められる南アルプスの自然環境と密接な利害関係を有し、日常的にその恵沢を享受している者として、享受主体性が認められるというべきである(国立マンション事件・最判平成18年3月30日民集60巻3号948頁参照)。

そして、上記2(3)イで述べたもんじゅ事件最高裁判決も採用するリスクの考え方は南アルプスの権利についても妥当する。仮に、原判決のいうように南アルプスの権利について個別的利益として保護されないとすれば、後述する希少な自然環境を有する南アルプスの自然環境に影響を及ぼすおそれの

ある事業について争う機会が与えられず、また、事業者やその許認可権者において違法な処分が是正される可能性がおよそないと考えられる以上は、希少な自然環境に対する影響が一切顧みられず、同自然環境に対する不可逆的な環境影響が発生してしまい、恒久的に同自然環境が失われ、その恵沢を国民が享受することができなくなるということが放任されてしまうことになる。このような事態の発生を、生物多様性を頂点とする自然環境保全法体系が許容しているとは到底考えられない。

エ 個別的利益と公益の区別の不当性

元々公衆の利益というものも個々人の個別的利益の集合体である。近時は、個別保護要件を緩和して「個人に完全に帰属させることが出来ない不特定多数者の利益についても、原告個人がその時点で相対的に強い利害関係を持つことを根拠に半ば不特定多数を代表して利益を主張する原告適格を認めるとする見解も出てきた（山本隆司『判例から探求する行政法』（有斐閣、2012年）173頁）。

今日の原告適格論の焦点は、「生命・身体に直接及ばない程度 of 生活利益、危険施設からの安全確保の利益、住環境：自然環境や街並み・眺望にかかるアメニティに関わる諸利益」など「共同利益」保護の問題である。公益一般から、個人の私益の集合的・集团的利益としての公益と、しからざる不可分一体的・非集合的公益を区別して、前者の私益の原告適格を認める理論の開拓が求められているとして、国民の一定層の利益（生命・健康・生活環境等）を保護するために他の一定層の利益（営業の自由等）を制限する「社会的規制行政」については、保護法益を有する者には基本的に原告適格を認めるべきであるとする見解もあり（曾根俊文「公益と私益」芝池義一先生古希記念「行政法理論の探求」有斐閣38頁以下）、この見解を評価している見解も出てきた（人見剛「原告適格に関する判例動向と学説の課題」判例時報2308号23頁）。

このように、これまで一般公衆の利益の中に押し込んで原告適格を否定してきた傾向から、貴重な生態系も含む自然環境等も含めて、国民の一定層の

利益（生命・健康・生活環境等）を保護するために他の一定層の利益（営業の自由等）を制限する「社会的規制行政」については、保護法益を有する者には基本的に原告適格を認めるべきであるとする見解が有力になってきているのであり、原告適格を否定した原判決は取消しを免れないのである。

(3) 違法な処分により希少な自然環境が不可逆的に失われるおそれがあること

ア 南アルプスの特異性

南アルプスは日本列島のほぼ中央に位置して標高3000メートルを超える高峰が13座存在する。また、この標高の高い地域の主要部分は南アルプス国立公園に指定されている。この山塊は現在も隆起活動を続けていること、この地域には氷河地形が残存していること、山岳地域としては日本列島の南部にあたるため、暖帯から寒帯まで幅広い気候帯を有していること及び広大な山塊のいたる所に深いV字谷が存在するとともに、多種多様な動植物の生育環境となっていることが、その特徴として挙げられる。

その中でも、南アルプスの最大の特異性は、山地の隆起と崩壊が繰り返されているところにある。赤石山脈は年間約4ミリメートル以上の速度で隆起しており、その隆起の速度は日本では最速、世界でもトップレベルであると言われている。また、隆起にともなって、山地が削られていく速度も世界有数である。赤石山脈は山岳地帯であるため、地形が流水による侵食・運搬によって形成されている。山脈のいたるところで大規模な崩壊も進んでおり、南アルプスやその周辺で見られる「ナギ」や「クズレ」が付く地名は、崩壊地であることに由来している。急激な隆起とそれに伴う崩壊は、それによって生じる地形や人々の生活への影響も含めて南アルプスの特徴であると言える。

イ 南アルプスの植物相

3000メートル級の山々は日本列島で氷河が存在した最も南の場所である。そのため、南アルプスが、その生息地の南限となっている植物種も多数みられる。その中でもキタダケソウは南アルプスのシンボルであり、北岳以外では北海道で変種のヒダカソウ、キリギシソウがある以外には見られな

い珍しい植物である。このため、1994（平成6）年1月には特定国内希少野生動植物種に指定された。また同年12月には「北岳キタダケソウ生育地保護区」が指定され、生育地への立入が制限されている。

南アルプスには180種類もの南限種の生育が確認されており、これらは南アルプスの独自の遺伝子を持つ重要な個体群であり、その存続は多様な遺伝子を持つ種の存続にも大きな影響を与えるとみられている。

その他、南アルプスで見られる氷河期の遺存植物には、チョウノスケソウ、ムカゴトラノオ、タカネマンテマ、ムカゴユキノシタがあり、これらは南アルプスがいずれも日本における生育地の南限となっている。高山帯を代表する植物であり尾根筋などの風当たりの強いところに這うようにして群落をつくる低木のハイマツは、南アルプス南部の光岳（てかりだけ）に近い山域が「世界の分布域の南限」となっている。また、日本固有種で南アルプスが生育地の南限となっている種にはミヤマツメクサ、ハクサンイチゲ、ミヤマアケボノソウ、ミヤマシャジンなどの高山植物がある。さらに、南アルプスのみに生育する植物としてタカネビランジ、キタダケヨモギ、キタダケトリカブト、キタダケキンポウゲなどが、南アルプスとその周辺の限られた地域にのみ分布している小物としてシラネヒゴタイやサンプルクリンドウ、キタダケナズナなどが挙げられる。

ウ 南アルプスの動物相

南アルプスに生息するライチョウは、本州中部の高山帯に限って分布している日本固有亜種である。日本におけるその生息数は南アルプスに700羽であり、北岳では20年前の4割まで減少したと言われている。ライチョウは氷河期に分布が広がり、その後氷河が退いたときに日本の高山に残り、分化が進んだと考えられる「氷河期の遺存動物」の一種である。ライチョウの種としての生息域は日本が最も南であり、とくに光岳やイザルケ岳が世界での生息地の南限となっている。

ライチョウは国内希少野生動植物種、そして、国の特別天然記念物に指定されているとともに、環境省のレッドリストおよび静岡県レッドデータブ

ックでは絶滅危惧Ⅱ類（絶滅の危機が増大している種）に指定されている。

ライチョウの他に、本州に生息している9種の「高山チョウ」のうち7種が南アルプスに分布しており、その他にも、ホンドオコジョ、アズミトガリネズミ、昆虫類のタカネヒナバタ、タカネヒメハナカミキリなどが生息地の南限になっている。南アルプス固有種ではないが、ニホンカモシカやツキノワグマも生息している。

また、大井川の源流域から上流域にかけての溪流には、日本における淡水魚の中で最も上流域に生息する魚で冷水を好むヤマトイワナやアマゴが天然分布している。

エ 南アルプスの景観

南アルプスは、わが国第2位の高峰である北岳、第3位の間ノ岳を抱える雄大な山脈である。

南アルプスは深海底から隆起し、現在も隆起と崩壊が進行しているため、他の山岳とは異なる景観を作り出している。例えば、間ノ岳や仙丈ヶ岳、また荒川岳一帯には、氷河によって削られた地形・カール（圏谷）が見られ、また上河内岳と茶臼岳の間には広々とした草原をなす亀甲状土（周氷河地形）が、さらに光岳には直径40～50センチメートルほどの土まんじゅう形状のアースハンモックと呼ばれる周氷河地形が見られるなど、氷河期の遺物とも言える多彩な景観が残存しており、それらはいずれもわが国の南限とされている。

また、南アルプスは、固有の植物種によって独自のお花畑の景観を造形している。なかでも、シナノキンバイやハクサンイチゲ、ハイマツなどで構成される仙丈ヶ岳や間ノ岳、タカネマツムシソウ、ハクサンフウロなどで構成される塩見岳、イワオウギが主たる構成要素になる悪沢岳（わるさわだけ）から千枚岳にかけての一帯などがその代表的な地域である。南アルプスが、他の山岳地帯では見られない独自の景観を作り出していると言われる所以である。

このような南アルプスの良好な自然環境が評価され、南アルプス一帯は、

上述のとおり、ユネスコエコパーク（生物圏保存地域）に指定されたのである。

オ 動植物や景観に与える悪影響

(ア) 南アルプス内の中央新幹線予定地付近には、数多くの希少生物（動植物）の生息が確認されている。中央新幹線工事により生態系全体への悪影響が懸念されるが、これらの希少生物への悪影響もまた強く懸念される場所である。

大井川源流周辺に生息が確認されているヤマトイワナやカジカ、生息可能性が高いとされている絶滅危惧種のアカイシサンショウウオなどの貴重な水生生物は、特に減水や水質汚濁、水温変化による生息環境への直接的な影響が危惧される。

希少生物や生態系全体への悪影響は、工事廃水、土砂流入による水質汚濁、トンネル工事内コンクリート吹付（強アルカリ性の排水、減水対策として注入される薬液）等の工事に伴う直接的なものによってもたらされるのみならず、十数年にわたって工事関係者数百名が生活することになるため寄宿舍から大量の尿尿等を含む生活排水が大井川上流部に放出されることによる悪影響も懸念される。

(イ) さらに、2020（令和2）年7月16日開催の国土交通省の中央新幹線に関する有識者会議において、参加人はトンネル掘削工事着手から完成の20年後までの間、主に本坑周辺の地下水位が350メートル以上も低下することや、トンネル周辺にある個々の沢ごとの流量予測において渇水期では掘削工事中から工事後にかけて最大7割減少することを明らかにした。

参加人の示した水位低下範囲図では、低地にある池沼は被圧帯水層の低下による影響を受けやすいため、工事完了20年後には最大で200メートルの水位低下が予想される千枚岳直下の駒鳥池など神秘的な池沼が枯渇する危険性がある。また、稜線斜面の地表に点在する植物群生地は不圧帯水層（自由地下水）によって保持されるとはいえ、

水脈によって被圧帯水層の地下水位低下と連動する場合には影響が出る可能性はある。南アルプス国立公園特別保護地区に属する荒川前岳の高山植物群生地は、エコパークの区分では「核心地域」に位置する重要な構成要素であるし、駒鳥池は「緩衝地域」に位置する。予想される地下水位の低下によって、エコパークを構成する生態系に重大な変異が生じた場合、指定を取消される可能性は十分ありうる。

ところが、このような重大な問題である地下水位に関する予測が本件環境影響評価では一切考慮されていなかったのである。

- (ウ) 参加人は、南アルプスの植生のうち固有種・希少種については移植によって保全を図るとしているが、地下水が大幅に低下する地域からその他の地域への移植は、希少種の生育環境を大幅に変更するものであるので継続的な成育が困難となる可能性が高い。

また、仮に近接した場所でも土壌、日照具合、水温・水質等の全条件が本来の生息場所と全く同一であることは期しがたく、結局は根付かず枯れてしまうという例が従前の大規模開発でも多く見られることは周知のとおりである。

以上のとおり、南アルプスは極めて良好な自然環境を有し、その客観的価値が極めて高いにも関わらず、参加人は、その自然環境を軽視し、十分な環境影響を行わなかったのである。このような環境影響評価を前提として、本件工事が進行してしまえば、人類にとってかけがえのない財産である南アルプスの自然環境に計り知れない影響が発生し、恒久的に南アルプスの自然環境が失われてしまうのである。

(4) 小括

南アルプスの貴重な自然が本件認可による工事によって侵害されようとしている現在、南アルプスの自然を守るのは、それを守ろうとする人々の行動である。静岡県知事は現在、参加人に対し、大井川の水量が全量戻らない限り中央新幹線工事は許可しないと対応している。静岡県民の南アルプスを守り大井川の水を守ろうとする活動があって初めて静岡県知事も参加人に対し、大井川の

水量を確保し南アルプスの生態系を保護するため交渉を続けているのである。

このように南アルプスの自然を守るのは、南アルプスの自然を守ろうとする個々の要求でありこれら個人の権利である以上、控訴人らの原告適格を認めることで初めてその良好な自然環境が保全・維持され、控訴人らがその恵沢を享受できるのである。

4 物権的権利者及び居住者の原告適格について

(1) 原判決の判断

原判決は、本件認可処分が存在することにより、直ちに、工事予定地内に所在する土地、建物、立木に係る所有権、借地権等又は居住の利益に制限が加えられることを定めた規定はない、全幹法（以下、本項では「法」という。）に基づく行為制限区域内の制限については本件認可処分が存在するからといって直ちに適法となるものではない、本件認可処分がされても土地収用法に基づく事業認定や権利取得裁決が必然的になされるものではないし本件認可処分が存在するからといって適法になるものでもない、などとして、これらの権利利益を有する者が、本件各認可により自己の権利若しくは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のある者に該当するということができない、と判示した。

(2) 原告適格の要件は狭く解すべきではないこと

原告適格はあくまでも入り口の訴訟要件であり、裁判を受ける権利が憲法上の権利であることからしても、そもそも原告適格は狭く解すべきではない。

(3) 全幹法は物権的権利の保護を法の趣旨及び目的としていること

ア 本件認可処分の対象である工事实施計画は、法施行規則（以下「規則」という。）2条1項各号が規定する事項に関する記載及び同2項各号が規定する書類の添付が求められるほか、法7条の整備計画に基づいて作成されることが要求されている。同整備計画は、法5条1項の調査の調査結果に基づき作成されるべきこと及び法施行令3条に掲げる事項の記載が求められている。そして、同調査は規則1条各号に関する事項について実施されることとされ、その中には「地形、地質等に関する事項」が含まれている。

イ 上記法5条に基づく調査結果をまとめた「平成20年10月 地形・地質等調査報告書」には、調査内容として「土地利用状況調査」が掲げられ、「平成21年12月 4項目調査報告書」では、必要な用地取得費用を踏まえた建設費用等が報告されている。

ウ 新幹線鉄道が全国の中核都市を連結するもの等とされている（法3条等参照）ことから、新幹線鉄道の建設は、ある程度大規模な事業となることが想定され、また、国公有地の面積が国土の3割に満たない以上は、同事業の遂行に当たっては当然民有地の取得等が必要になることが想定される。法5条に基づく調査が、「地形、地質等に関する事項」を調査事項とし、本件において、上記イのとおり、土地利用状況に関する調査が行われ、これに基づいて4項目調査が行われているのは、右のような新幹線鉄道建設事業の事情及び同法1条の目的である「地域の振興」を踏まえたものであるからということができる。

エ 更に、法10条は、国土交通大臣は法9条の認可を受けた新幹線鉄道の建設に要する土地で工事を円滑に遂行するために行為の制限が必要であると認める場合は、政令で行為制限区域を指定することが出来るとし、法11条は行為制限区域に指定されると、制限区域内では土地の形質を変更し、又は工作物を新設し、改築し、もしくは増築してはならないと定めている。

土地所有者等が、これらの行為の制限を受けたことで損失を受けた場合建設主体は損失を補償しなければならないとなっているが、あくまでも補償請求が出来ただけで、行為の制限を拒否することは出来ないのである。

原判決の論旨は、行為の制限は法9条による効果ではなく、法10条の行為制限区域の指定による効果であるから、行為制限区域の指定を受けた段階で、その指定処分を争えば良いと考えているのかもしれない。

しかし、全幹法の仕組みは損失の補償だけであり、補償額について協議が成立しない場合は土地収用委員会の裁決によるとなっている（法11条、12条）ことから見ても、本件事業計画そのものの適法性が審理されるのではなく補償額の金額が審理裁定されるだけである。

そうであれば、所有権等の考慮は本件認可処分の段階でなされているものと解することが合理的な法解釈というべきである。

オ 法5条で国土交通大臣から建設線の調査の指示を受けた法人、法6条で建設主体と指定された法人（参加人）は、法12条により、新幹線鉄道建設に関する調査、測量又は工事の為やむを得ない必要がある場合は必要の限度で他人の占有する土地に立ち入り又は材料置場または作業場として一時使用することが出来るとなっている。そして土地の占有者又は所有者は、正当な理由が無い限り土地への立ち入り又は一時使用を拒み又は妨げてはならない（法12条7項）とされている。

従って、中央新幹線工事実施計画が認可され、工事ルートや施設の工事場所が決められたことで、鉄道ルート及び施設上の土地等の所有者又は占有者は、本件中央新幹線に関して法5条で調査が指示された参加人や法6条で建設主体として指定された参加人により、自己の占有する土地に調査や測量の為の立ち入り又は材料置場または作業場として一時使用させることを強いられる立場にある。

これにより占有者が損失を受けた場合は調査主体又は建設主体は損失を補償することになっているが、あくまでも損失の補償だけで立ち入り調査又は一時使用を拒否することは出来ないのである。

原判決は、法12条の土地への立ち入り調査又は一時使用は本件認可の効果ではないから、土地所有者等は原告適格を有しないと判断した。しかし、本件工事計画の認可により、鉄道ルート及び施設の位置が決まり工事が始まるのであり、工事の為の土地測量や立ち入り調査又は材料置場等の一時使用の対象土地も決まるのである。これが決まらなければ土地への立ち入り調査や測量など出来ない。従って、法12条の他人の土地への立ち入り又は一時使用は、法9条の工事計画の認可があつて初めて対象土地が特定され、新幹線鉄道ルート上や建設施設対象土地所有者又は占有者は土地の所有権又は占有権の制限や侵害を受ける危険が直接生じるのであるから、本件認可処分の段階で、所有権等への配慮がなされていると解することが合理的な法解釈

である。

法12条2項ないし6項は土地の占有者に対する配意を求めている。これらの規定は、上記ウで述べた新幹線鉄道建設事業の遂行上その発生が予定される事業対象地域の土地所有者等への制約を念頭に、土地所有者等の所有権等への不当な侵害がないように設けられたものとみることができる。

カ このような全幹法の規定からすれば、全幹法が新幹線鉄道の建設に際して、建設用地となるべき土地の所有権等や現在の土地等の利用状況を保護することを、法の趣旨及び目的にしているというべきである。

(4) 財産権も法律上保護された利益にあたること

ア 本件認可処分の対象である工事実施計画において、新幹線鉄道の建設に要するとされた土地等の所有者等については、前記(3)ウの实情からして、参加人が工事を完遂するにあたって、任意売却又は土地収用裁決により、所有権等を参加人に移転せざるを得ない。憲法29条1項は私有財産制を保障し、所有権等財産権は憲法上保護された人権のひとつであることは明らかであるが、本件認可処分によって、所有者は憲法によって保障された権利を喪失せざるを得ない立場を甘受させられるのである。

イ 財産権については、金銭的賠償が容易であるという見解は一面的に過ぎ、所有する土地上に居住する者にとっては、土地所有権の喪失は生活の基盤を失うに等しく、また、土地等の所有は営業の自由、景観利益その他さまざまな権利利益と結びつきを持ち、このような所有権が一度でも失われてしまえば、その回復は不可能又は著しく困難である。

更に、近時は、土地所有権や立木の所有権を取得することにより、むやみな開発行為を防止し、もって環境保護を図ろうとするナショナルトラスト運動も盛んである。自然環境の保護を目的とした訴訟がいわゆる客観訴訟にあたり、消費者契約法にみられる団体訴訟のような制度が存在しない日本国の行政訴訟・環境法制度の中において、開発対象地域内で所有権を有することは、環境保護を図ろうとする者らに司法制度の枠組みの中で環境保護を実現する道を開く手掛かりになるという意義があることを看過してはならない。

ウ 過去の判例では、人の生命身体の安全性については、法律上、特段の規定がなくとも、その権利利益の重要性を処分の根拠法令や関連法令の趣旨目的に読み込み、これらが法律上保護された利益であると認定している（最判平成9年1月28日民集51巻1号250頁、最判平成13年3月13日民集55巻2号283頁、最判平成14年1月22日民集56巻1号46頁等参照）。財産権も、憲法上保障された権利であり、上記イのとおり、人格的利益に結び付く重要な権利であることを踏まえれば、人の生命身体の安全性の保障と区別する実質的な理由は存在しない。そうとすれば、上記(3)で述べた全幹法の体系が、所有権等を保護すべきことを法の趣旨・目的としていると読み込むべきことも当然のことである。

(5) 所有権等は法律上保護された個別的利益にあたること

ア 本件認可処分は、整備計画に基づくことが、整備計画は5条調査の結果に基づくことが要求されているのであるから、本件認可処分にあたっては、工事実施計画が5条調査等で明らかになった土地利用状況等に配慮したものでないのであれば、認可がされないことが想定される。このような本件認可処分の仕組みやすでに述べた所有権等の重要性に鑑みれば、所有権等が公益に吸収・解消されない個別的利益として保護されていることは明らかである。

イ また、所有権などの物権的権利は排他性を有する強い権利であり、その排他性ゆえ、権利が侵害された場合はもちろんのこと、侵害されるおそれがある場合にもその予防をすることができる（民法199条等）。かかる物権的権利の排他性からすれば、侵害されるおそれとは確実性までは必要なく、侵害の現実的可能性があれば足りるというべきである。侵害の現実的可能性の段階で排除できなければ実効性がなく、その排他性が画餅に帰すからである。

よって、被侵害利益が物権的権利の場合には、「必然的に侵害されるおそれのある」とは、単なる可能性では足りないとしても、必然性までは必要なく、現実的な可能性があれば足りるというべきである。

ウ 原判決は、本件認可処分によっては所有権等への制約が生じないことを指摘する。たしかに、本件認可処分がされても直接的には所有権等への制約は

生じないが、本件認可処分がなされれば当然任意売却の交渉は加速し、任意売却に応じない者については土地収用法の手続きが利用されることになるのであって、結局、土地収用法に基づく事業認定や権利取得裁決に至るのが因果の流れである。すなわち、原審でも主張したように、不動産やその上の物権的権利を事業者である参加人に売らなければ、いずれは土地収用等により強制的にはく奪されるのであって、原判決が言うように必然ではないとしても、本件認可処分により、土地収用等の可能性は現実味を帯びる。本件認可処分によって、物権的権利に対する制限・侵害が現実的可能性となるのである。

よって、本件認可処分による土地収用等の現実的可能性は「必然的に侵害されるおそれのある」といえる。原判決は、土地収用法上の事業認定や法10条による行為制限区域の指定がされた際、すなわち所有権等喪失のリスクが顕在化した段階で、それぞれの行政処分の適法性を争えばよい旨判示するが、所有権等の権利の重要性と本件認可処分がされた際に発生する権利制約のリスクを考慮すれば、本件認可処分の時点ですでに原告適格を基礎付ける権利侵害又は権利侵害のおそれが発生しているとみるべきなのである。

エ さらに、原審でも主張したように、実質的にも、本件認可処分を経て土地収用の段階では工事が相当程度進んでいるのであるから、ここに至って本件認可処分の違法性を問題にしても、違法性が認定されるはずがない。そもそも、土地収用の段階で本件認可処分の違法性を主張しても、土地収用委員会の裁決では、事業自体の必要性や適法性は全く問題にされない。

収用委員会の審理は補償金額のみである。土地所有者等は損失の補償に関して収用委員会に意見を述べ又は意見書を提出できるが、事業の認定に関する不服等収用委員会の審理と関係ない事項は記載することが出来ない（土地収用法43条2項3項）。収用の必要性の根本である本件新幹線工事計画の必要性、認可手続きの違法性、環境影響評価の違法性等、土地収用の必要性、適法性、妥当性は、土地収用手続きでは全く審理されず、補償金額だけの争点で審理され、極端に言えば金銭補償で土地等を取り上げられるのみで

ある。

オ また、土地収用法上の事業認定を行うのは国土交通大臣であり（土地収用法16条、17条1項2号、同3号ロ）、本件認可処分の認可主体と同じである。このような関係性からみれば、本件認可処分がされて、土地収用法上の事業認定・収容裁決がされないという事態が発生する蓋然性は著しく低い。

カ このように、物権的権利を有する者が本件認可処分の取消しについて原告適格を認められないというのでは、結局、どの段階においても、処分の違法性を問題にすることができないことになる。本件認可処分によって土地収用等による所有権等のはく奪（侵害の可能性）が目に見えているのに（現実化しているのに）、何もできず手をこまねいているしかないというのは、物権の排他性を否定するに等しい。物権的権利の排他性は物権的権利の本質というべきものであるから、結局、これは、物権的権利そのものを否定するに等しい。

キ 仮に、原判決が指摘するように土地収用法上の事業認定等がされて、土地所有者等が事業認定の取消しを求める中で、はじめて本件認可処分の適法性を争えたとすれば、土地所有者等は違法な本件認可処分がされているにも関わらず、参加人との任意売却の交渉等に応じなければならず、更に、違法な本件認可処分がされているにも関わらずされた行為規制区域の指定や事業認定に伴う利用制限を一時的には甘受しなければならないという不利益もある。

そもそも、本件認可処分に処分性が認められる以上、事業認定の取消訴訟において、本件認可処分の違法性を主張することが許されるかという問題点すらあり、土地所有者等は土地所有権喪失の根本的原因である本件認可処分の違法性を争う機会が一切与えられないことすら想定される。しかし、既述したように所有権等を保護しようとする全幹法が、このような事態の発生を容認しているとはおよそ考えられない。

ク 以上からすれば、法9条は工事予定地内に所在する土地、建物、立木に係る所有権、借地権等又は居住の利益を公益に吸収・解消されない個別的利益として保護しているとみるべきことは明らかである。

(6) リスクから保護される利益

小田急訴訟最高裁判決（最大判平成17年12月7日民集59巻10号2645頁）での藤田裁判官の補足意見は参考になる。即ち、「法律上の利益」を処分の根拠法規によって保護されたものに限定することに疑問があるとする。事業認定認可処分は事業の対象土地について権利を有する者を除き周辺住民に対し権利義務に直接変動をもたらすものではなく、また健康上の被害等も直接的には行政庁の処分によってもたらされるものではなく、いずれも認可処分後の施設の供用によって発生するものと見込まれるものであるから、何故事業認可により周辺住民の「法律上の利益」が侵害されたと言えるのか理論的に解明されていなかった。藤田意見は、行政庁は当該施設が将来供用されることに起因して発生するリスクから周辺住民を保護する義務を負っており、行政庁がその義務に違反してその結果、周辺住民が「リスクから保護される利益」を侵害された場合に周辺住民に原告適格が認められるから、「リスクから保護する義務」は事業認可処分の根拠規定に化せられたものに限定する理論的必然性は無いと主張する。

この藤田補足意見に従えば、本件工事認可処分では中央新幹線のルートや施設用地に不動産の権利を有する原告らの物権的権利は直接侵害されないが、将来施設が出来ることで物権の権利が侵害されるリスクがあり、そのリスクから保護するために物権的権利者に原告適格を認めることになるのである。

(7) 小括

以上より、全幹法は、所有権等の物権的権利の保護を法の趣旨及び目的にしている。また、所有権等の物件的権利は公益等に吸収・解消されない個別的権利である。かかる個別的利益が、本件認可処分により、土地収用等の可能性が現実的となるのであるから物権的権利の排他性からして、侵害の予防として取消しを請求できるというべきである。

もし、本件認可処分の違法性が争えないとすれば、物権的権利を有する者はどの段階においても自己の権利を救済できないことになる。これは不当というほかない。したがって、物権的権利を有する者に原告適格を認めることが、全

幹法及び憲法 29 条の趣旨にかなうのである。

よって、工事予定地内に所在する土地、建物、立木に係る所有権、借地権等又は居住の利益を有する者は、本件各認可により自己の権利若しくは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のある者に該当する。原判決にはかかる判断を誤った違法がある。

5 建設発生土の運搬車両の運行に起因する騒音・振動・大気汚染・交通渋滞について

(1) 原判決の判断

原判決は、全幹法に基づく建設線の建設の工事に係る資材及び機械の運搬に用いる車両の運行経路の周辺地域に居住する住民のうち、当該車両の運行（及びそれに伴う交通渋滞）に起因する騒音、振動、大気の汚染等による健康又は生活環境に係る著しい被害を直接的に受けるおそれのある者は、当該建設に係る本件認可処分の取消しを求める法律上の利益を有する者として、その取消訴訟における原告適格を肯定する（原判決 39 頁）。

もっとも、上記原告適格を有する者の範囲については、当該車両の種類や運行頻度等の具体的な諸条件を考慮に入れた上で、当該住民の居住する地域と当該運行経路との距離関係を中心として、社会通念に照らし、合理的に判断すべきとした上で（同 40 頁）、本件認可処分の際に審査の対象となる評価書において調査の対象とされている地域の範囲が「重要な目安」となると述べる。そして、本件各認可の段階では建設発生土運搬車両の運行経路、車両の種類、運行頻度等が明らかにされておらず、そのため上記車両の運行に起因する騒音、振動、大気の汚染が評価法 33 条 1 項に基づく環境配慮審査の対象となっていなかったことからすると、控訴人らが発生土運搬車両の運行に起因する騒音、振動、大気の汚染による健康又は生活環境に係る著しい被害を直接的に受けるおそれがあるものと想定される地域に居住しているか否かを認定するための「重要な目安」、その他の手掛かりを欠いている以上、控訴人らについて原告適格を認めることはできないとする。

(2) 法の予定する環境影響評価のあり方

ア 環境影響評価法

環境影響評価法の下位法令である鉄道事業評価省令 21 条 4 項より、事業者は環境への負荷の量の程度により予測及び評価されるべき環境要素として廃棄物等を適示し、廃棄物等には「副産物」が含まれる（同項 4 号イ）。建設発生土は「廃棄物」ではなく、地山の掘削に伴って生ずる「副産物」であるから、建設発生土については、同省令 21 条 4 項 4 号イによって環境影響評価の対象とされている。

そして、廃棄物等に関しては、その発生量、最終処分量その他の環境への負荷の量の程度が把握できることが要求されている（同省令 22 条 6 号）。最終処分量が評価対象となっているのは、循環型社会形成推進基本計画（循環型社会形成基本法 15 条以下）を踏まえ、廃棄物等の発生抑制や再使用の検討までをも事業者の責務とすることを明示するためである。

イ 環境アセスメント技術ガイド

環境省が監修し、一般社団法人日本環境アセスメント協会が発行している「環境アセスメント技術ガイド 大気環境・水環境・土壌環境・環境負荷」（甲 C 環 - 4 号証）においては、資源の有効な利用の促進に関する法律等による廃棄物等に関する削減計画・目標等との整合性の検討が要求されている（284、291 頁等）。

調査としては再資源化施設等の受け入れ能力等の調査、予測としては発生量や最終処分量の予測（以上 288 頁）、環境保全措置としては事業段階、事業活動のステップごとの検討が必要とされ、この中には発生した副産物の再利用方法や副産物の他事業への搬出の検討が含まれている（230 頁）。

さらに、調査・予測手法の詳細化が必要な場合について、①「特別管理廃棄物などの人の健康又は生活環境に係る被害を生ずるおそれがある性状を有する廃棄物が発生する場合には、発生量・最終処分量だけでなく、保管方法や運搬方法、処理・処分方法の計画についても明らかにする。」、②「廃棄物の処分が逼迫した状態にある場合には、発生量・最終処分量だけでなく、具体的な処分先を含めた、処理・処分方法の計画についてもできる限り具体

的に明らかにする。」とされている(288頁)。なお、各自治体の定める環境影響評価の技術指針等も、同ガイドと同様の事項が定められている。

ウ 本件は、調査等の手法の詳細化が求められる事案であること

建設発生土については、再資源化が可能であることから、廃棄物として廃掃法上の規制に服するのではなく、むしろ積極的な再資源化を促進し、もって建設発生土の不適切な処理を防ぐこととされていると考えられる。

このような法令の体系、趣旨及び目的を考慮すれば、環境影響評価法は、原則として環境影響評価の段階で、建設発生土を含む廃棄物等をどのように再資源化し、最終処分量を削減しようとしているのか等の調査・予測・評価を要求しているといえ、環境影響評価の段階で処分先が未定であるといった事態の発生は予定されていないというべきである。そして、本件工事は地山の掘削が多く、大量の土砂の発生が見込まれるところ、これら大量の建設発生土について、事業予定地内での再利用は不可能であり、場外搬出が不可欠なのであるから、前記イ②における「処分が逼迫した状態」に該当し、調査等の手法の詳細化が求められるというべきである。

更に、中央新幹線の工事に際しては、ウラン鉱床を回避できるかについて確定的な調査結果が存在せず、ウランを含んだ建設発生土の発生も予想される。放射性廃棄物は、放射性物質の特殊性から廃掃法の枠組みとは異なる枠組みで処理されることとされているが(廃掃法2条1項かっこ書き、特定放射性廃棄物の最終処分に関する法律等参照)、特別管理廃棄物同様に人の健康又は生活環境に係る被害を生ずるおそれがある性状を有する(廃掃法2条3項)ものであり、本件でも、前記イ①で述べた調査等の手法の詳細化が求められるというべきである。

(3) 本件評価書を「重要な目安」とすることは誤りであること

ア 本件評価書は、環境影響評価法等が要求する調査内容を満たさない異常なものであること

既に(2)で述べたように、本件工事における環境影響評価については調査等の手法の詳細化が求められるものであり、具体的な処分先を含めた処理・処

分方法の計画についてもできる限り具体的に明らかにすることが必要である。そして、これらについて明らかにしないまま行われた本件環境影響評価は、環境影響評価法が要求する調査内容を満たさない異常なものであった。

イ 「客観的かつ科学的」検討も不十分であること

原判決も述べるように、事業者による環境影響評価の項目の選定に当たっては、対象事業に伴う影響要因が環境要素に及ぼす影響の重大性について「客観的かつ科学的に」検討しなければならないとされている（鉄道事業評価省令21条3項、5項、5条4項）。しかし、トンネル掘削工事においては、産出された建設発生土を順次搬出しなければ掘削作業を進めることはできないところ、建設発生土の処分場及び搬出車両の運行経路を予め定めておかない限り、工事の終期を予測すること自体不可能である。そして、工事の終期が確定できない段階で、環境影響評価項目について検討を行ったとしても、その全てについて終期の変動に応じて周辺環境に与える負荷の総量が変わる余地が生じるのであるから、対象事業に伴う影響要因が環境要素に及ぼす影響について「客観的かつ科学的に」検討することはおよそ不可能である。

ウ 本件評価書を「重要な目安」とすることは誤りであること

以上からとすれば、参加人は評価書作成段階において、建設発生土運搬車両の運行経路、車両の種類、運行頻度等を確定させたうえで環境影響評価を行うべきであったのであり、これを怠ったという重大な欠陥を有する評価書を「重要な目安」として原告適格を有する者の範囲を確定すること自体、「社会通念に照らし合理的」ということはできない。原判決は自らが引用した判例の規範とも合致しておらず誤っている。

(3) 評価書以外の情報を「重要な目安」としなかったことの誤り

加えて、原告適格を有する者の範囲については、以下述べるように、参加人作成の評価書以外にも「重要な目安」とすべきものが複数存在するものと思われる。

ア 再生資源利用計画

建設発生土は、資源有効利用促進法 2 条 1 3 項の指定副産物に該当する。建設工事業業者は、指定副産物の再生利用の促進が義務付けられており（建設業に属する事業を行う者の指定副産物に係る再生資源の利用の促進に関する判断の基準となるべき事項を定める省令（以下、本項において「省令」という。） 3 条 1 項。）、再生利用に際し、生活環境の保全に支障がないことが要請されている（同 2 項）。

そして、建設工事業業者は、再生資源利用計画の作成が義務付けられており、同計画には指定副産物の搬出量の記載が要求されている（省令 7 条 2 項 2 号）。また、当該工事現場から搬出する建設発生土の量、性質、時期等に関する情報等の情報提供を行うものとされている（省令 4 条 1 項 2 号）。建設発生土の搬出量を確定させるためには、搬出先の再資源化施設や搬出量を確定させねばならず、これにより発生土運搬車両の運行経路等も明らかとなる筈である。

そうであれば、これら再生資源利用計画や情報提供を「重要な目安」として原告適格を有する者の範囲を検討することは十分可能な筈である。

イ 残土条例上の処理計画

残土条例とは、土砂の搬出、搬入、埋立て等について必要な事項を定めることにより、土砂の適正な処理を推進し、もって県土の秩序ある利用を図るとともに、地方自治体住民の生活の安全を確保することを目的とした条例のことである。中央新幹線沿線の自治体においても。都道府県や市区町村ごとに残土条例が制定されている。

例えば、「神奈川県土砂の適正処理に関する条例」（以下、本項において「条例」という。）では、建設工事の元請負人は、残土を建設工事区域外に搬出するに際して、処理計画を定める必要がある（条例 4 条）。同計画では、搬出する土砂の数量（同条 3 項 4 号）、土砂を搬出する期間（同条 3 項 5 号）、搬出先に係る事項その他の規則で定める事項を記載せねばならず、また、同条例の施行規則により、搬出先の位置及び区域を示す図面を添付することが要求されている（条例施行規則 3 条 2 号）。

搬出する土砂の数量および搬出先の位置及び区域が明らかとなれば、発生土運搬車両の運行経路、車両の種類、運行頻度等も明らかとなる。そうであれば、これら処理計画を「重要な目安」として原告適格を有する者の範囲を検討することは十分可能な筈である。

ウ 小括

以上のとおり、原告適格を有する者の範囲については、参加人作成の評価書以外にも「重要な目安」となるべきものが複数存在するものと思われる。原判決は、これらの資料の利用可能性を検討することなく評価書のみを「重要な資料」として判断を行っているが、かかる判断は「社会通念に照らし、合理的」ということはできない。被控訴人および参加人はこれらの資料を証拠提出すべきであったし、控訴審において改めてこれらの資料をもとに控訴人らの原告適格を判断すべきである。

- (4) 被控訴人の方にこそ「著しい被害を直接的にうけるおそれがあるものと想定される地域」ではないことを立証すべき責任があること

ア 既に述べたように、本件工事については、本件認可処分的前提となる環境影響評価の段階で建設発生土の搬出先等は決定されているべきであった。また、参加人は再生資源利用計画等や残土条例が定める土砂の処理計画を作成すべきである筈にもかかわらず、建設発生土の搬出先や搬出経路の説明を求める控訴人らが求積明を求めた事項に対して明確な回答を行わなかった。

イ 環境影響評価等においてこれら搬出先や搬出経路が決定・特定されていないことは、法が想定していない異常な事態であることは既に述べたとおりである。そして、これらが決定・特定されていないことはまさに参加人及びそのような環境影響評価をもって環境配慮がなされていると判断した被控訴人の落ち度であって、その責任を控訴人らが負担するいわれはない。

法令が本来想定する形態での環境影響評価が存在しないことによって、控訴人らが「著しい被害を直接的にうけるおそれがあるものと想定される地域であるか否か」を「社会通念に照らし、合理的に判断」できないとした原判決著しく不当というべきである。控訴人らにおいて一定程度、前記おそれを

主張している以上、被控訴人において上記おそれが存在しないことを立証できない限り、控訴人らに原告適格を認め、環境影響評価の瑕疵を争わせることが、訴訟上の信義則に照らして相当である。このような主張立証責任の分配を考慮することのないまま控訴人らの原告適格を否定した原判決の判断は誤っている。

(5) 「裁判をするのに熟したとき」(民事訴訟法245条)に該当しないこと

ア 控訴人らのうち、建設発生土運搬車両の運行に伴う騒音、振動、排気ガス、交通混雑等、建設発生土処理場自体の設置による自然環境破壊を主張する者の原告適格については、建設発生土処理場とそこへの運搬ルート、運搬車両の運行頻度等が明らかにならないと原告適格を判断する資料が存在しないこととなる。控訴人らは審理において何回も発生土処理場の位置と処理場ごとの処分量を明らかにするよう求釈明を求めてきたが、被控訴人および参加人からは未だ発生土処理場が確定できないことを理由に、これらの情報が明らかにされることは無かった。また、未だにこれらの処理場が決まっていないことから、トンネル掘削工事自体進めることができず、参加人の工事計画は予定よりも大幅な遅れが生じている状況である。

イ 原判決は、全幹法に基づく建設線の建設の工事に係る資材及び機械の運搬に用いる車両の運行経路の周辺地域に居住する住民のうち、当該車両の運行に起因する騒音、振動、大気汚染等による健康又は生活環境に係る著しい被害を直接的に受けるおそれのある者については原告適格を肯定する。そうであれば、発生土処理場とそこへの運搬ルート、運搬車両の運行頻度が確定される時期までは控訴人らについて原告適格が認められるか否かを判断することはおよそ不可能というべきである。

本件においても証人尋問等証拠調べを全て終えた口頭弁論終結時において原告適格の有無について判断を行えば足り、あえて中間判決によって控訴人らの原告適格について判断を行う必要は無かったというべきである。原判決は、「裁判をするのに熟したとき」(民事訴訟法245条)という中間判決の要件を満たさず違法である。

(6) 既に搬出経路が決定されている地域については、住居から経路までの距離等を参考に、「著しい被害を直接的にうけるおそれがあるものと想定される地域であるか否か」を決定すべきであること

ア 搬出経路が確定している地域

原判決は、本件各認可の段階で発生土運搬車両の運行経路、車両の種類、運行頻度等が明らかにされていないと述べるが、建設発生土の搬出経路については、ごく一部ではあるが評価書段階で確定しているものもある（丙2号証の1：8-3-10-4ないし8頁、丙6号証の1：8-1-3-5ないし9頁、丙7号証：1・8-1-1-53頁）。

これらの地域に居住する控訴人らの自宅から搬出経路までの距離は、別紙1のとおりである。

イ 騒音規制法及び振動規制法における指定地域制

騒音規制法（以下「騒音法」という。）及び振動規制法（以下「振動法」という。）は、いずれも指定地域制を採用し（騒音法3条、振動法3条）、住居が集合している地域等、特に騒音等の被害から住民の生活環境等を保護する必要のある地域について、建設工事による騒音等の発生の抑制（騒音法4条以下、振動法4条以下）のための規制を設けている。

更に、騒音法及び振動法においては、指定地域内において自動車が走行することによって発生する騒音・振動が住民に与える影響に鑑み、指定地域内における騒音・振動の許容限度をも定めている（騒音法16条以下、振動法16条以下）。

騒音法及び振動法における地域指定は、都道府県知事又は市長によってなされることとされ（騒音法3条1項、振動法3条1項）、同規定に従い、各都道府県知事又は市長が告示により地域指定を行っている。

相模原市を例にすると、騒音については、平成12年3月31日告示第250号により「騒音規制法に基づく指定地域内における自動車騒音の限度を定める命令に基づく区域」が定められており、①都市計画法8条1項1号に掲げる第一種低層住居専用地域（以下「一低」という。）、第二種低層住居専

用地域（以下「二低」という。）、第一種中高層住居専用地域（以下「一中高」という。）及び第二種中高層住居専用地域（以下「二中高」という。）として定められた区域を第1種区域、②同規定に掲げる第一種住居地域（以下「一住」という。）、第二種住居地域（以下「二住」という。）及び準住居地域として定められた区域並びに同規定に掲げる用途地域として定められた区域以外の地域を第2種区域とするなどとされている。

そして、自動車騒音に関しては平成12年3月31日告示第250号が、第1種区域をa区域、第二種区域をb区域などとし、前者についてより厳格な規制を図っている。振動規制についても騒音規制と同様に都市計画法の用途地域に従った分類がされ、一低、二低、一中高及び二中高は第1種区域のⅠ、一住、二住等は第1種区域のⅡとされ、道路交通振動については両区域が第1種区域となっている（昭和52年10月1日告示第701号、平成15年3月17日告示第44号）。

以上のような都市計画法における用途地域を基準とする地域指定は全国の地方自治体（長野県、可児市、多治見市、中津川市、春日井市及び名古屋市を含む。）において採用されており、都市計画法上、一低、二低、一中高、二中高、一住及び二住等と指定されている区域は、騒音法及び振動法において、自動車走行による住民への騒音・振動被害の発生が予想され、これを抑制するための規制が設けられている地域といえることができるのである。

上記控訴人らの居住地域の用途地域は別紙1のとおりである。

ウ 搬出経路及び地域指定を考慮すべきこと

「著しい被害を直接的にうけるおそれがあるものと想定される地域であるか否か」の判断は、上記距離および当該地域が騒音規制法、振動規制法、条例等による規制の対象となっているか否かにより決すべきである。別紙1記載のように、控訴人らの居住する地域が法や条例により規制対象地域とされていることを考慮すれば、別紙1記載の控訴人らは全員原告適格が認められるべきである。

原判決は、本件各認可の段階で建設発生土運搬車両の運行経路、車両の種

類、運行頻度が一部明らかとなっていることを看過し、控訴人らについて原告適格を否定した点で誤っている。

6 景観利益の原告適格について

(1) 原判決の判断

原判決は、景観について、生命身体の危難、財産の侵害に至らず、公益に関する利益に過ぎないので原告適格の根拠にならないとする。原判決は、建設線の建設予定地の住民被害についての判断に際して、嵩上式の鉄道施設に関し、大気の汚染、水質の汚濁、騒音、振動、地盤の沈下、日照阻害等の生活環境上の被害については考慮して、訴えの利益を認めているが、景観の被害については軽視または無視しているといえる。しかしながら景観の破壊による被害は、上記の諸要素と同様に精神的ひいては身体的被害を考慮に入れ、原告らの訴えの利益を認めるべきであると考え。理由を以下に述べる。

(2) 法令の仕組み

ア 環境基本法における「公害」の意義

「公害」の意義については、上記3(2)で述べたとおりである。

鉄道施設が建築されることによる景観被害も、自然環境の破壊と同様に、①事業活動に伴って継続的に生ずる、②景観という環境に対する被害であり、③特定の態様かつ相当範囲にわたり、④周辺住民の生活環境に係る被害をもたらすのであるから、典型7公害に準ずる環境影響と位置付けることができ、国は環境利益に関し、環境基本法6条に基づき、事業者は同8条に基づき、基本理念（環境基本法3条ないし5条）にのっとり配意に努めなければならないのである。

イ 関連法令の趣旨・目的

(ア) 関連法令

リニア新幹線の工事実施計画認可処分には環境影響評価法33条の環境配慮審査が求められることから環境影響評価法が、環境影響評価法が環境基本法に基づいて制定されていることから環境基本法が、それぞれ全幹法の関連法令に位置づけられることは原判決の指摘

するとおりである。

これに加えて、典型7公害について、規制法等が設けられているのと同様に、景観利益についてもその保護の必要性から、景観法が定められているほか、建築基準法（建蔽率は容積率の規制）や都市計画法の区域区分（7条以下）等も景観利益に関連する法規制であるから、景観法その他法令も関連法令として、参酌することが求められるというべきである（行政事件訴訟法9条2項）。

（イ） 景観法

景観法は、「我が国の都市、農山漁村等における良好な景観の形成を促進するため、景観計画の策定その他の施策を総合的に講ずることにより、美しく風格のある国土の形成、潤いのある豊かな生活環境の創造及び個性的で活力ある地域社会の実現を図り、もって国民生活の向上並びに国民経済及び地域社会の健全な発展に寄与する」ことを目的とし（1条）、良好な景観に関して国民の財産となることや地域との密接な関連性があることを念頭に置いた景観保全が基本理念に掲げられ（2条）、景観行政団体である市町村等は景観計画を策定し、景観計画区域内での規制誘導が可能となっているほか（8条、16条）、景観地区の指定により建築規制が可能となっている（61条以下）。更に、住民は景観計画に関する提案権が認められ（11条）、景観区域内においては景観協議会の参画が認められ、景観協議会の構成員には住民等が予定されている（15条）。このような規定からすれば、良好な景観を日常的に享受する者は、良好な景観が有する客観的な価値の侵害に対して密接な利害関係を有するものというべきであり、これらの者が有する良好な景観の恵沢を享受する利益を個別的利益として保護することを趣旨・目的としているというべきである。

（ウ） 環境影響評価法

更に、環境影響評価法の下位法令である鉄道事業評価省令20条1項2号イ（6）等、同省令は環境影響評価の項目として明示的に景観

を掲げており、景観に関する調査事項としては眺望の状況や景観資源の分布状況、これらに対する環境影響の程度が掲げられている（同22条1項4号）。

「環境アセスメント技術ガイド 生物の多様性・自然との触れ合い」においては市町村の景観保護条例や景観形成計画等を参考に地域特性を把握すること（182頁、183頁）、利用状況の調査や保全措置として利用性の変化への配慮等が求められている（185頁、196頁、198頁等参照）。これらの環境影響評価制度の仕組みは良好な景観の恵沢を享受する利益を個別的利益として保護する景観法の趣旨・目的を反映したものである。

以上からすれば、環境配慮という点で環境影響評価法や景観法と趣旨目的を共通する全幹法においても、良好な景観の恵沢を享受する利益を個別的利益として保護することを趣旨・目的としていると解すべきである。

(3) 景観利益を法律上保護する利益と認めた判例等

原判決は、景観阻害について、交通混雑とともに、「これらにより直ちに周辺住民等の生命・身体の安全や健康が脅かされたり、その財産に著しい被害が生じたりすることまでは想定し難く、このような交通や景観に関する利益は、基本的には公益に属する利益といわざるを得ない」として、これを個別利益として保護するに値しないものとして退けている。

しかしながら、上記国立マンション事件最高裁判決は、景観利益の客観的な価値と利益性を肯定し、景観利益が民法709条に規定される「法律上保護される利益」に当たると判断し、景観利益の享受主体を「良好な景観に近接する地域内に居住し、その恵沢を日常的に享受する者」としている。また、広島地判平成21年10月1日判時2060号3頁は、上記国立マンション事件最高裁判決を引用して「景観は、良好な風景として人々の歴史的又は文化的環境を形作り、それが豊かな生活環境を構成する場合には、客観的価値を有するものというべきである。そして、客観的価値を有する良好な景観に近接する

地域内に居住し、その恵沢を日常的に享受している者は、良好な景観が有する客観的な価値の侵害に対して密接な利害関係を有するものというべきであり、これらの者が有する良好な景観の恵沢を享受する利益（景観利益）は、私法上の法律関係において、法律上保護に値するものと解せられる」と判示している。

従って、判例上、景観利益は公益に属する利益を超えて、個別的な利益として保護されるものとされているのである。

(4) 景観利益が具体的な権利として認められるべきであること

中央新幹線のルートにあたる甲府市、韮崎市、南アルプス市及び笛吹市並びに山梨県は「盆地特有の眺望景観及び豊かな自然景観」が良好な景観であることにかんがみ、その景観を保全するために景観条例を制定している（甲府市景観条例3条等参照）。そして、参加人自身が、景観利益の保全を考慮して作成した環境影響評価書の「鉄道施設の景観可視領域」の図（丙3-1：8-5-1、丙3-2：環17-1-19頁所掲の図17-1-2-29）によれば、甲府市のほぼ全域並びに韮崎市及び笛吹市の一部が鉄道施設の景観可視領域とされている。

このように、沿線自治体が甲府盆地の良好な景観を保全するために景観条例を制定していること及び参加人が、環境影響が発生することが予測されるものであるとして景観を調査していることから、景観利益は、公益に解消するのではなく、個人の権利として認められるべきである。殊に、鉄道施設が眺望されると認定された区域の住民は、現に甲府市北部の盆地高台に居住して、美しい山々に囲まれた甲府盆地の景観や眺望を日常の中で享受していることが認められるべき範囲の住民というべきである。

(5) 景観に対する環境影響が不可逆的な被害となること

上記2(3)イで述べたもんじゅ事件最高裁判決も採用するリスクの考え方は景観利益についても妥当する。すなわち、個別的利益として保護されるか否かの判断に当たっては、違法な処分によって景観利益が侵害された場合、その侵害の程度・態様がいかなるものなのかを十分に勘案する必要がある。

甲府市南部で農業を営む第一審原告石原英次氏は、中央自動車道の建設によ

って御坂山地への眺望が失われた上、さらに今度はリニア新幹線の建設によって南アルプスへの眺望が失われ、労働の合間の大事な憩いの一時の楽しみが奪われることになり、労働の苦しみのみが残されることを憂いている。

また山梨県富士川町に住む第一審原告山田美喜氏は、その軌道施設によって周囲の田園風景が完全に失われ、遠来の客の最大のもてなしであった素晴らしい景観が台無しになって、それが死ぬまで続くと落胆する。

こうした事例はこの他にも多数存すると思われるが、それはいわば財産の喪失であって、原判決の言う「財産に著しい被害が生じたりすることまでは想定し難く」という認識が誤りであることを示している。またそのような破壊された景観の中で死ぬまで日常生活を送ることが強制されれば、当然精神的な苦痛を受けざるを得ず、原判決が否定する「身体の安全や健康」への危害も想定せざるを得ないのである。

従って、甲府市のほぼ全域及び韮崎市、笛吹市の一部の住民はこの2名の受ける被害と同様な被害を受ける可能性のある住民と考えるべきである。こうした住民が受ける景観破壊の実例に鑑みれば、これらは個別利益と認定するのが相当であって、決して公益の中に解消されるべきものではない。

(6) 小括

以上より、全幹法及びその関連法令である環境影響評価法等は良好な景観の恵沢を享受する利益を保護することを法令の趣旨目的としており、参加人の環境影響評価の実施態様や景観条例の制定の実態等を考慮すれば、甲府市等の沿線住民等については日常的に甲府盆地の良好な景観の利益を享受しているといえ、その利益が公益に吸収解消されない個別的利益であることは明らかである。

7 水資源利用の安全性・継続性

(1) 相模川を水源とする水資源

相模川を水源とする水道水は、神奈川県と神奈川県内広域水道事業団という2種類の事業主体により、神奈川県内の各地に給水されている。以下それぞれについて、水源及び給水地域について概略を示す。

ア 神奈川県

神奈川県ホームページによれば、神奈川県の水利用権161万8197m／日のうち、相模川水源は117万4680m／日であり（甲CK-48号証）、約72パーセントが相模川水源である。

相模川からの取水地点は、谷ヶ原、寒川及び社家であり（甲CK-48号証）、谷ヶ原浄水場からは相模原市、厚木市及び愛川町、寒川浄水場からは綾瀬市、海老名市、鎌倉市、藤沢市、寒川町、伊勢原市、茅ヶ崎市、平塚市、大磯町、二宮町及び小田原市に給水している（甲CK-49号証、甲CK-50号証）。

イ 神奈川県内広域水道事業団

神奈川県内広域水道事業団とは、水道水源の広域的有効利用等を目的として、神奈川県、横浜市、川崎市及び横須賀市により設立された特別公共団体である。同団体の水道水は相模川から取水した水と相模川から取水した水を混合したものを用いており、伊勢原市、平塚市、厚木市、海老名市、相模原市、大和市、座間市、横浜市、川崎市、海老名市、藤沢市、逗子市、三浦郡葉山町、横須賀市及び寒川町に給水している（甲CK-51号証）。

ウ 横浜市及び川崎市

横浜市及び川崎市もそれぞれ相模川に独自の水利権を有している（甲CK-52号証、甲CK-53号証川崎市水道事業の中長期展望）。県営水道の給水区域も加えると、両市の大半の地域に相模川水系の水又は相模川及び酒匂川水系の水が給水されている（甲K-50号証）。

(2) 原告適格（飲料水（上水道））に関する主張の追加

以上を前提に、飲料水について神奈川県在住の控訴人について原告適格を再検討したところ、別紙2記載の控訴人らについては、水質の汚濁に関し、本件環境影響評価において調査の対象となった水源の水を飲料水、生活用水として利用している地域に居住していることが判明した（別紙黄色でマーキングした部分参照）。したがって、これらの者については水質の汚濁について原告適格を認めるべきである。

また、別紙2記載の控訴人らについては、評価書において調査対象とされて

いる簡易水道（丙2号証の1：8－2－4－6頁）を利用していることが判明した。これらの者についても原告適格を認めるべきである。