

平成20年(行コ)第97号 小田急線鉄道施設変更工事合格処分差止請求控訴事件

控訴人 山田キヌ子ほか4名








被控訴人 関東運輸局長




















準備書面(1)

平成21年1月30日

東京高等裁判所第10民事部 御中

被控訴人指定代理人

中	井	公	哉	
名	島	亨	卓	
増	田	勝	義	
益	子	浩	志	
中	山	康	二	 (代)
湯	田	豊	人	 (代)
伊	藤	範	夫	 (代)
森		一	臣	 (代)

難	波	和	宏  (代)
中	村	大	輔  (代)
法	月	達	二  (代)
磯	本	耕	一  (代)
高	野	忠	男  (代)
坂	元	範	也  (代)
中	村	武	史  (代)
羽	鳥	孝	弘  (代)
白	岩	成	樹  (代)
齊	藤	芳	彦  (代)
記	伊	弘	朗  (代)
板	橋	孝	則  (代)
田	木	一	也  (代)
杉	本		潤  (代)
網	島	和	憲  (代)
鈴	木	英	一  (代)
下	田代	洋	一  (代)
永	井	康	義  (代)
南		多	聞  (代)

第1	はじめに	5
第2	控訴人らには、本件各合格処分取消しの訴えに係る原告適格が認められないこと	5
1	原判決は行訴法9条及び別件小田急大法廷判決に反するものではないこと	5
	(1) 行訴法9条に違反するものではないこと	5
	(2) 別件小田急大法廷判決等に反するものでもないこと	6
	(3) 小括	7
2	本件鉄道施設工事と9号線事業及び9号線付属街路事業との関係について	7
	(1) 本件複々線化事業と本件高架化を含む9号線事業及び9号線付属街路事業は法的に別個の事業であること	8
	(2) 建運協定等には、法規範としての効力がないこと	9
	(3) 費用負担等の点から、法的一体性が認められるものではないこと	11
	(4) 同時施行の点から、法的一体性が認められるものではないこと	12
	(5) 小括	12
3	鉄道事業法の趣旨及び目的について	13
4	関係法令たる鉄道営業法及び鉄道に関する技術上の基準を定める省令（平成13年国土交通省令第151号、以下「技術基準省令」という。）6条の趣旨及び目的について	14
	(1) 鉄道営業法の趣旨及び目的について	15
	(2) 技術基準省令6条の趣旨及び目的	16
	ア 技術基準省令6条それ自体の趣旨及び目的について	17
	イ 技術基準省令6条の関係法令たる環境基本法及び環境影響評価法の趣旨及び目的について	18
	ウ 委任法との関係について	19
	エ 技術基準省令6条の文言について	19
	オ 騒音指針及び解釈基準について	20

カ	控訴人らの主張について	21
キ	小括	22
5	鉄道騒音ないし鉄道施設の特質	23
6	小括	23
第3	本件届出受理には処分性がないこと	23
1	本件届出受理に処分性がないこと	23
2	控訴人らの主張について	23
第4	本件各合格処分の取消しの訴えについて出訴期間の徒過の違法があること及び差止めを求める処分が不特定であること	26
1	本件各合格処分について，出訴期間の徒過の違法があること	26
2	差止めを求める処分が特定されていないこと	27
第5	本件各合格処分が適法であること	27
1	本件各合格処分が適法であること	27
2	控訴人らの主張について	27
第6	結語	28

第1 はじめに

被控訴人の事実上及び法律上の主張は、原審において述べたとおりであり、原判決は正当であって、本件控訴は、理由がないから速やかに棄却されるべきである。

これに対し、控訴人らは、平成20年11月28日付け「控訴人第1準備書面」（以下「控訴人ら第1準備書面」という。）において原判決を論難する。そこで、被控訴人は、以下において、控訴人ら第1準備書面に対し、必要と認める限度で反論する。

なお、略称等については、原判決に定義のあるものは原判決の例により、原判決に定義がないものは、本書面で新たに用いるもののほか、従前の例による。

第2 控訴人らには、本件各合格処分の取消しの訴えに係る原告適格が認められないこと

1 原判決は行訴法9条及び別件小田急大法廷判決に反するものではないこと (1) 行訴法9条に違反するものではないこと

控訴人らは、原判決が「徹頭徹尾、法令の規定の『文言』のみを捉えて、『周辺住民の個別具体的な利益を保護すべきものとする趣旨』がその文言中に読み取れないことを理由として、原告ら本件鉄道の周辺住民の本件訴えに関する原告適格を否定している」（控訴人ら第1準備書面第3の1(4)・19ページ）などとして、原判決が行訴法9条1項及び2項の解釈を誤った旨主張する。

しかしながら、後記3及び4のとおり、原判決は、関係法令の趣旨及び目的をも参酌し、本件各合格処分の根拠法令の趣旨及び目的を十分に考慮した上で、控訴人らについて本件各合格処分の取消しの訴えに係る原告適格を有しないと判示する（原判決33ないし43ページ）ものであって、かかる控訴人らの論難が当たらないことは明らかである。

そもそも、行訴法9条2項は、処分又は裁決の根拠となる法令の規定の文言を検討することを当然の前提として、これのみにとられることなく、①当該法令の趣旨及び目的並びに②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旨規定し、①を検討するに当たり、「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」、また②を検討するに当たり、「当該処分又は裁決がその根拠となる法令に違反して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」と規定するものであり、このことは、正に同条項の文理からみて明らかであるし、文理解釈が基本となることは法解釈の一般的な基本原則であることからみて、当然のことである。

そうすると、原判決が、法令の規定の文言をも考慮したことはいわば当然のことであるし、しかも法令の規定の趣旨及び目的を解釈するに当たっても、その文言をも考慮することもまた当然のことであって、控訴人らの上記主張に理由がないことは明白である。

(2) 別件小田急大法廷判決等に反するものでもないこと

控訴人らは、原判決が別件小田急大法廷判決に反するなど主張する（控訴人ら第1準備書面第3の1(1)・17及び18ページ、同5・40及び41ページ）。

しかしながら、そもそも、別件小田急大法廷判決は、平成11年法律第160号による改正前の都市計画法59条2項の事業認可の取消しの訴えに係る原告適格について判示したものであって、もとより、鉄道事業法が根拠法令となる本件各合格処分の取消しの訴えとは、事案を異にするものである。

そして、原審被告の平成18年6月9日付け準備書面(8)（以下「原審被告準備書面(8)」という。）第5（20及び21ページ）において主張したとおり、別件小田急大法廷判決、新潟空港事件判決（最高裁平成元年2月17日第二小法廷判決・民集43巻2号56ページ）等の各判例は、それぞれ、関連法令の趣旨及び目的を参酌するなどした結果、処分の根拠法規が「騒音による障害の防

止」(新潟空港事件判決)や「周辺住民に健康又は生活環境の被害が発生することを防止」(別件小田急事件大法廷判決)する趣旨を含んでいると解した上で、当該被害の性質及び程度にかんがみ、それを一般的公益としてのみならず、個別的利益として保護しているものと解したのである。

そうすると、後記3及び4のとおり、鉄道事業法12条4項、10条2項に基づく合格判定については、関係法令の趣旨及び目的を参酌しても、そもそも、周辺住民の健康又は生活環境に係る被害の防止を法的に保障する趣旨及び目的を含むものとは解し得ず、鉄道事業者が自ら列車の走行に伴い発生する著しい騒音の防止に努め、環境への影響を軽減することによって、鉄道事業の健全な発達を実現する趣旨にとどまるから、本件は、別件小田急大法廷判決や新潟空港事件判決等との対比からみても、周辺住民である控訴人らに原告適格が認められる事案ではない。

したがって、原判決が別件小田急大法廷判決に反するなどとする控訴人らの上記主張は、事案の相違を無視した主張というべきであり、理由がないことは明らかである。

(3) 小括

以上のとおり、原判決が行訴法9条及び小田急大法廷判決に反するとする控訴人らの主張に理由がないことは明白である。

2 本件鉄道施設工事と9号線事業及び9号線付属街路事業との関係について

控訴人らは、控訴人ら第1準備書面第3の3(21ないし35ページ)において、本件鉄道施設変更工事、9号線事業及び9号線付属街路事業の各事業等が一体としての「線増連続立体交差化事業」である旨を主張するが、その趣旨は、要するに、かかる「線増連続立体交差化事業」なる、法的に一個の事業を觀念することにより、別件小田急大法廷判決に従い、9号線事業の認可の取消しの訴えの原告適格を有する者は、本件各合格処分を含む、控訴人らが觀念する一個の事業に係る処分一切の取消しの訴えの原告適格を有する旨を主張する趣

旨のものとして解される（控訴人ら第1準備書面第3の6・41ページ）。

しかしながら、これらの事業等は、事実上関連性を有するものであるにせよ、これらの事業等又はこれらの事業等に係る各処分は、鉄道事業法、都市計画法といった別個の法令に依拠するものであるか、あるいは同一の都市計画法であっても、それぞれ法的には別個の都市計画に依拠するものであって、かつ、事業施行主体が異なるものもあるから、法的に一体とみなし得るものではない。

以下、詳論する。

(1) 本件複々線化事業と本件高架化を含む9号線事業及び9号線付属街路事業は法的に別個の事業であること

ア 原審被告の答弁書第2の2(1)(4ページ)のとおり、本件鉄道施設変更工事とは、世田谷代田駅付近から喜多見駅付近までの約6.4キロメートルの本件区間において、鉄道施設等の工事を行い、鉄道の高架化(本件高架化)を行うものであるとともに、それに併設して2線増線し複々線化(本件複々線化)を行うものであるところ(乙第2号証)、原審被告準備書面(4)第1の1(3)イ(4ページ)、同(8)イ(8ページ)のとおり、本件鉄道施設変更工事は、東京都が施行する都市計画事業に係る本件高架化と、小田急が施行する線増工事である本件複々線化という、法的には異なる2つの事業を同時に施行するものである。すなわち、在来線を連続立体交差化する本件高架化は、都市計画法上の都市計画(9号線都市計画)に基づき、踏切を除却することによって、都市の交通と分断された市街地の一体化を図ることを目的とした街路事業であり、街づくりの観点から地方公共団体が施行すべき事業であるのに対し、本件複々線化は、鉄道事業法12条、8ないし10条に基づき小田急が施行するものであり、線路を増設することにより輸送力の増強を図ることを目的とした鉄道事業であって、事業施行主体、根拠法令を異にする、法的には別個の事業である。

なお、原審被告準備書面(4)第1の1(5)ア(6ページ)においても主張し

たとおり、本件高架化を含む9号線事業及び9号線付属街路事業は、独立した別個の都市計画に基づくものであって、鉄道と道路という独自の機能を有する都市計画施設の建設を事業内容とする、法的には別個の事業である。別件小田急大法廷判決においても「本件各付属街路事業は、本件鉄道事業と密接な関連を有するものの、これとは別個のそれぞれ独立した都市計画事業であることは明らかであるから、上告人らの本件各付属街路事業認可の取消しを求める上記の原告適格についても、個々の事業の認可ごとにその有無を検討すべきである。」と判示されているところである（民集59巻10号2660ページ）。

イ 以上のとおり、本件複々線化事業と本件高架化を含む9号線事業及び9号線付属街路事業は、事業実体としての関連性を有するものであるが、それぞれ、事業施行主体、根拠法令を異にするものであって、法的には別個の事業である。

(2) 建運協定等には、法規範としての効力がないこと

これに対し、控訴人らは、建運協定の規定内容を細かく引用するなどした上で（控訴人ら第1準備書面第3の3(2)及び(3)・21ないし29ページ）、要するに、建運協定、細目協定及び調査要綱（以下「建運協定等」という。）が、単なる行政機関相互の内部規範にとどまらず、関係地方公共団体や民間の鉄道事業者をも拘束する法規範であるとして（控訴人ら第1準備書面第3の3(4)・30ページ）、これを根拠に一個の線増連続立体交差化事業を観念すべき旨主張する。

しかしながら、以下のとおり、建運協定等は、行政組織間の内部規範にとどまり、これと無関係な第三者をも拘束する法規範でないのであるから、控訴人らの主張に理由がないことは明白である。

ア 建運協定について、原審被告の平成17年8月9日付け準備書面(4)（以下「原審被告準備書面(4)」という。）第1の1(2)イないしエ(2ないし4

ページ), 同平成18年10月18日付け準備書面(9) (以下「原審被告準備書面(9)」という。) 第1の3 (1及び2ページ) でそれぞれ述べたとおり, 同協定は, 連続立体交差化に関し, 都市計画事業施行者であると都道府県と鉄・軌道事業者との間で費用負担等の調整が必要となることから, これらの問題を解決するために, 鉄道事業を所管する当時の運輸省と都市計画を所管する当時の建設省との間で締結された行政組織間の協定であり, 法律の委任に基づいて定められたものではない上, 国民の権利義務に関わるものでもなく, 公布手続も執られておらず, 当然, 行政組織間の内部規範にとどまるものである。

他方, 控訴人らは, 建運協定と道路法等の関係や建運協定5条等との関係を指摘する(控訴人ら第1準備書面第3の3(3)・28ページ, 同(4)30ページ等)。しかしながら, 道路法31条や道路整備緊急措置法(現道路整備費の財源等の特例に関する法律)2条3項は, いずれも協議の基準を他の法規範にゆだねる旨規定しておらず, また, 道路法及び道路整備緊急措置法には, 上記各条項の協議等の基準を協定として定めるべきとする規定があるわけでもないから, 仮に建運協定が上記基準となり得るものであるとしても, それが法令の委任に基づくものであるとはいえない。また, 建運協定5条は, 単に連続立体交差化に関する構造が道路構造令等に定める基準に従うべきことを定めるものにすぎず, これをもって, 建運協定が道路法等の委任に基づいて定められたことを示すものとはいえない(以上について, 東京高裁平成15年12月18日判決・民集59巻10号2758ページ, 該当部分について2818ページ以下参照)。

イ 調査要綱についても, 原審被告準備書面(9)第1の3(2ページ)のとおり, 連続立体交差化に係る調査を実施する調査主体たる都道府県に対して, 調査の進め方, 調査内容の項目等を内部的に示したものであり, 法律の委任に基づいて定められたものではない上, 国民の権利義務に関わるものでも

なく、公布手続も執られておらず、行政組織間の内部規範にとどまる（前掲東京高裁平成15年12月18日判決・民集59巻10号2758ページ、該当部分について2819ページ以下参照）。

ウ 細目協定も同様であり、法律の委任に基づき定められているものではない上、国民の権利義務に関わるものでもなく、公布手続も執られておらず、行政組織間の内部規範にとどまる。また、細目協定4条3項について、原審被告準備書面(4)第1の1(2)イ(イ)（3ページ）のとおり、そもそも、建運協定は都市計画事業施行者と鉄道事業者との間の費用負担等の調整を定めたものであり、同条項の「都市計画事業の範囲」についても費用負担を問題とする規定であって、事業地の範囲を画する規定ではないから、「交差する道路部分が事業地」であるとする控訴人らの主張（控訴人ら第1準備書面第3の3(3)・29ページ）には理由がないというべきである。

エ なお、前掲東京高等裁判所平成15年12月18日判決は、建運協定、調査要綱に関し、上記ア及びイのとおり、法規範性を否定したものであるが、その上告審である最高裁判所平成18年11月2日第一小法廷判決（民集60巻9号3429ページ）は「原審の適法に確定した事実関係の下においては、本件鉄道事業認可について、その余の所論に係る違法は認められない。」として、前掲東京高裁判決の考え方を是認しているところである。

また、これ以前の裁判例においても、建運協定等の法規範性を肯認するものは見られない。

オ したがって、これら建運協定等は、行政組織間の内部規範にとどまるものであって、法規範性を有するものではないことは明らかであるから、法規範性を有することを前提とする控訴人らの主張は、前提を欠き、失当といわざるを得ない。

(3) 費用負担等の点から、法的一体性が認められるものではないこと

控訴人らは、「連続立体交差化事業においては、鉄道事業とその高架化事業及びそれに関連する道路事業とは別々の事業ではなく、連続立体交差化という法的に単一の事業の各一部分を構成するものである。また、道路特定財源に係る公的資金が本件鉄道施設変更工事の費用にも充てられているという事実は、連続立体事業の一体性を法的に根拠づける基本的事実のひとつである」（控訴人ら第1準備書面第3の3(5)・31ページ）などとして、これらの事業等が法的に一体であると主張する（控訴人ら第1準備書面第3の3(5)・31ないし33ページ）。

しかしながら、上記(1)のとおり、これらの事業等は、法的には別個の事業であり、費用負担の事実のみをもって、法的一体性が根拠付けられるものではないことは明白である。

(4) 同時施行の点から、法的一体性が認められるものではないこと

控訴人らは、「本件鉄道施設変更工事は、小田急線の線増連続立体交差化事業として施工される工事の一部分であり、線増部分と在来線部分の4線複々線用の高架橋を建設し、その緩衝帯としての側道を同時進行的に建設する事業と一体的に施工されるもの」であるなどとして、これらの事業等が法的に一体である旨主張する（控訴人ら第1準備書面第3の3(7)・34及び35ページ）。

しかしながら、上記(1)のとおり、これらの事業等は、法的には別個の根拠に基づく、事業施行主体も異なる事業であって、たとえ、同時に工事等が施行されるにせよ、このことのみをもって、法的に一体であるなどといえないことは明らかである。

(5) 小括

以上のとおり、本件鉄道施設変更工事、9号線事業及び9号線付属街路事業等が法的に一体であるとする控訴人らの主張に理由がないことは明白である。

3 鉄道事業法の趣旨及び目的について

(1) 原審被告準備書面(8)第2(2及び3ページ)において詳述したとおり、鉄道事業法は、鉄道事業等の運営を適正かつ合理的なものとすることにより、鉄道等の利用者の利益を保護するとともに、鉄道事業等の健全な発達を図り、もって公共の福祉を増進することを目的として(同法1条)、鉄道事業を許可制とし(同法3条)、鉄道施設に係る工事の施行(同法8条)、工事計画の変更(同法9条)、鉄道施設の変更(同法12条)について、国土交通大臣の認可にかからしめ、これらの工事等について完成検査の合格判定(同法10条、11条、12条3項)を受けることを要し、また、運行計画の届出(同法17条)を要するなどとし、これらの規制を実効あらしめるために、事業改善の命令(同法23条)、事業の停止及び事業許可の取消し(同法30条)や罰則(同法67条以下)等を設けている。

(2) このような規制は、鉄道が、都市圏内の通勤・通学輸送、中距離都市間旅客輸送、大量定型の貨物輸送等において重要な役割を果たし、特に旅客輸送分野においては、公共輸送機関による輸送に占める割合が大きく、今後とも公共輸送機関として重要な役割を担うことが期待されていることにかんがみ、輸送の安全を確保するとともに、安定的かつ継続的に良質な輸送サービスを提供するという公益目的に基づくものと解されている(鉄道事業法研究会編著「逐条解説鉄道事業法」13、14ページ)。

かかる鉄道事業法の趣旨及び目的に照らせば、鉄道事業に伴う騒音、振動等による周辺住民の健康又は生活環境に係る被害の防止が同法の趣旨及び目的に含まれないことは明らかであるし、また、同法の規定をみても、かかる被害の防止を目的とする規定の存在はうかがわれない。

そして、鉄道事業法上の規制のうち、運賃等に関するものについては、利害関係人又は参考人の意見聴取手続が設けられているが(同法65条)、他方、鉄道施設や車両、運行計画に関するものについては、騒音、振動等と密

接に関係すると考えられるにもかかわらず、騒音、振動等による人の健康又は生活環境に係る被害の防止という観点から周辺住民を含めた関係人の意見を聴取するような規定は、一切設けられていない。かかる周辺住民を含む第三者の保護につながる手続規定が存在しないことからみても、同法が、周辺住民に対し、鉄道事業に伴う騒音、振動等による健康又は生活環境に係る被害を受けない利益を保護する趣旨を有していないというべきである（中込秀樹ほか・改訂行政事件訴訟の一般的問題に関する実務的研究91ページ参照）。

- (3) したがって、鉄道事業法において、同法1条に定める鉄道事業の健全な発達という公益目的を超えて、騒音、振動等による周辺住民の健康又は生活環境に係る被害の防止を、個別的利益として保障する趣旨及び目的があると認めることはできない。

この点は、原判決が、法令の内容等十分に斟酌した上で（原判決35ないし38ページ）、「以上のとおり、鉄道事業法の趣旨、目的のほか、鉄道施設変更の認可、工事計画変更の認可及び完成検査にかかわる同法及び同法施行規則の規定の趣旨、目的並びにこれらの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限り、鉄道施設変更工事の完成検査を定めた規定が、鉄道施設周辺住民の個別具体的な利益を保護すべきものとする趣旨であるとは解し難い。」（原判決38ページ）と正当に判示するとおりである。

4 関係法令たる鉄道営業法及び鉄道に関する技術上の基準を定める省令（平成13年国土交通省令第151号、以下「技術基準省令」という。）6条の趣旨及び目的について

また、鉄道事業法の関係法令たる鉄道営業法及び技術基準省令6条等の趣旨及び目的を参酌しても、鉄道事業法において、騒音、振動等による周辺住民の健康又は生活環境に係る被害の防止を、個別的利益として保障する趣旨及び目的があると認めることはできない。

(1) 鉄道営業法の趣旨及び目的について

原審被告準備書面(8)第3の1及び2(3及び4ページ)のとおり、鉄道営業法には、独自の目的規定がなく、同法1条に係る技術基準省令において、同省令1条は、「鉄道の輸送の用に供する施設及び車両の構造及び取扱いについて、必要な技術上の基準を定めることにより、安全な輸送及び安定的な輸送の確保を図り、もって公共の福祉の増進に資すること」を目的として定めている。

これと上記3で述べた鉄道事業法の趣旨及び目的とを総合すると、鉄道営業法1条の技術基準省令による鉄道施設に関する技術的規制は、安全な輸送及び安定的な輸送の確保を図ることにより、鉄道事業の運営の適正と合理化、利用者の利益保護、鉄道事業の健全な発達という鉄道事業法1条所定の目的を達成するという公益目的に基づくものと解すべきである。これは、鉄道営業法の規定をみても、鉄道事業に伴う騒音、振動等による周辺住民の健康又は生活環境に係る被害の防止を図ることを直接目的とすることをうかがわせるような規定がないこと、同様に第三者の保護につながる手続規定が存在しないことから明らかというべきである。

更に付け加えると、鉄道営業法の関係省令たる技術基準省令において、技術基準省令6条を除き、新幹線鉄道以外の鉄道の事業に関して、騒音等の規制に係る規定はうかがわれないことから裏付けられる。なお、技術基準省令の施行は、平成14年3月31日であるが、同法施行以前においては、鉄道営業法1条に係る国土交通省令たる普通鉄道構造規則(昭和62運輸省令第14号)において、新幹線鉄道を除く普通鉄道の輸送の用に供する施設及び車両の構造を定めることにより、輸送の安全を図り、もって公共の福祉を確保することを目的とするもの(同規則1条)と定められ、また、鉄道事業に伴う騒音、振動等による周辺住民の健康又は生活環境に係る被害の防止を図ることを目的とする旨うかがわせる規定は、同様に見受けられなかった。

したがって、鉄道営業法の趣旨及び目的に照らしても、騒音、振動等による周辺住民の健康又は生活環境に係る被害の防止を、個別的利益として保障する趣旨及び目的があると認めることはできない。

この点について、原判決は、鉄道営業法の関係法令である「技術基準省令及びその前身である普通鉄道構造規則の規定」を検討し、普通鉄道構造規則の「個々の規定も、鉄道施設及び車両の構造について、その性能及び安全性を確保するために技術的な見地から基準を設定したものと認められるのであって、周辺住民に対する配慮をうかがわせる規定は存在しない。(中略)技術基準省令の目的は、鉄道の輸送の用に供する施設及び車両の構造及び取扱いについて、必要な技術上の基準を定めることにより、安全な輸送及び安定的な輸送の確保を図り、もって公共の福祉の増進に資することである。(中略)その趣旨、目的は普通鉄道構造規則と共通する。(中略)個々の規定をみても、対象となる事項は普通鉄道構造規則と共通しており、ただ、同規則が仕様や規格を具体的に示したいわゆる『仕様規定』であるのに対し、備えるべき性能を規定することを原則としたいわゆる『性能規定』へと変更されたものによすぎない(乙45)。そうすると、普通鉄道構造規則と同じく、技術基準省令についても、その趣旨、目的から、周辺住民の個別具体的な利益を保護すべきものとする趣旨を読み取ることはできない。」(原判決38ないし40ページ)と判示するところである。

(2) 技術基準省令6条の趣旨及び目的

控訴人らは、「列車の走行に伴い発生する著しい騒音」により鉄道路線の周辺住民が被害を受けるところ、周辺環境への配慮の一つとして列車の走行に伴う騒音の発生を抑制する趣旨により、技術基準省令6条が設けられている以上、特定の鉄道の周辺住民に対する個別的利益としての「列車の走行騒音による健康又は生活環境に著しい被害を受けない利益」を保護すべきものとする趣旨を含むと主張する(控訴人ら第1準備書面第3の4(1)ないし(6)・35

ないし38ページ)。

しかしながら、以下のとおり、同条が、周辺住民に対し、鉄道事業に伴う騒音、振動等による健康又は生活環境に係る被害の防止を個別的利益として保障する趣旨及び目的を有するものと解することはできず、かかる控訴人らの主張は理由がないというべきである。

ア 技術基準省令6条それ自体の趣旨及び目的について

原審被告の平成18年6月9日付け準備書面(8)(以下「原審被告準備書面(8)」という。)第4の1及び2(5ないし8ページ)において詳述したとおり、技術基準省令6条の制定の経緯に照らせば、鉄道事業の健全な発達にとって、環境への配慮もまた求められているところ、これに効果的に応えるため、鉄道事業者が外部に与える影響を軽減させるための事前関与を行うこととしたものと解するのが合理的である。

すなわち、同条は、鉄道事業者が列車の走行に伴い発生する著しい騒音の防止に努め、環境に与える影響を軽減することを通じて、鉄道事業法1条に定める鉄道事業の健全な発達という目的を実現する趣旨及び目的のものであると解されるのであって、これを超えて、同条が、周辺住民に対し、鉄道事業に伴う騒音、振動等による周辺住民の健康又は生活環境に係る被害の防止を個別的利益として保障する趣旨及び目的を有するものと解することはできない。

この点について、原判決は、技術基準省令6条の趣旨及び目的について、「騒音の防止という観点からは、鉄道事業者に対し周辺の環境への配慮を義務付けているといえるから、同条は、その限りでは、周辺住民の健康又は生活環境に係る利益を保護する趣旨である」(原判決40ページ)としつつ、「一般的公益の中に吸収解消されるものであるのか、それとも、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しているのかを検討する必要がある。」(原判決41ページ)として、同条の文言、

技術基準省令25条、71条との対比、技術基準省令6条が環境基本法8条に規定されている責務が存在することを前提として定められたものであり、環境影響評価法の対象事業にとどまらず鉄道事業一般に対しても規制を及ぼしたが、具体的な基準まで設けられていないこと等を勘案し、技術基準省令6条の趣旨及び目的を参酌しても、周辺住民の健康又は生活環境に係る利益が周辺住民の個別具体的な利益として保護されていないと判示するもの(原判決40ないし43ページ)であって、相当な判断というべきである。

イ 技術基準省令6条の関係法令たる環境基本法及び環境影響評価法の趣旨及び目的について

原審被告準備書面(8)第4の3(8ないし13ページ)において詳述したとおり、環境基本法は、「人の活動により環境に加えられる影響であって、環境の保全上の支障の原因となるおそれのある」環境への負荷(同法2条1項)と、「環境の保全上の支障のうち、事業活動その他の人の活動に伴って生ずる相当範囲にわたる(中略)騒音、振動(中略)によって、人の健康又は生活環境(中略)に係る被害が生ずる」公害(同法2条3項)とを明確に異なる水準のものと位置づけた上で、事業者に対し、公害を防止する等の責務を負わせ(同法8条1項)、他方、環境への負荷の低減に資するよう努める等の責務を負わせ(同法8条3項)、②このような環境基本法も踏まえ、環境影響評価法は、一定規模を超える事業に限って、人の健康又は生活環境に係る被害の防止の観点からの事前規制を必要とすると考えて、横断条項を設けていると解される。

このように、公害の防止と異なる水準において、事業者に対し、環境への負荷の低減を求める環境基本法の趣旨を踏まえるとともに、環境影響評価法の対象事業以外の事業であっても、環境への配慮事項について事前規制をするとの趣旨の下に技術基準省令6条が制定されたという制定の経緯

等を考慮するならば、環境基本法及び環境影響評価法の趣旨及び目的に照らしても、平成10年答申に基づいて設けられた技術基準省令6条は、環境影響評価法における横断条項のような人の健康又は生活環境に係る被害を防止するという趣旨及び目的を有するものではなく、むしろ、鉄道事業者が列車の走行に伴い発生する著しい騒音の防止に努め、環境に与える影響を軽減することを通じて、鉄道事業法1条に定める鉄道事業の健全な発達という目的を実現する趣旨及び目的のものと解するのが合理的である。

ウ 委任法との関係について

原審被告準備書面(8)第4の4(13及び14ページ)のとおり、技術基準省令は、鉄道事業法及び鉄道営業法の委任を受けて設けられているから、その趣旨及び目的は、可能な限り、委任法である鉄道事業法及び鉄道営業法の趣旨及び目的と整合的に解釈されるべきである。

そして、環境基本法の下において、鉄道事業者が、列車の走行に伴い発生する著しい騒音の防止に努めなければならないとしても、公害の防止と異なる観点において、環境への負荷を軽減しその他環境保全に努めなければならないという趣旨にとどまる場合があるのである。そうであるならば、委任法たる鉄道事業法や鉄道営業法が、健全な鉄道事業の発達という趣旨及び目的のものと認められ、これを超えて、周辺住民の健康又は生活環境に係る被害を防止する趣旨を含むものとは解されない以上、あえて、委任を受けた技術基準省令6条のみが、委任法の趣旨を超えて、周辺住民の健康又は生活環境に係る被害防止を定めたと解すべき根拠はなく、そのように解することは不合理である。

エ 技術基準省令6条の文言について

原審被告準備書面(8)第4の5(14ページ)のとおり、技術基準省令6条は、「鉄道事業者は、列車の走行に伴い発生する著しい騒音の防止に努めなければならない。」という一般的・抽象的な努力義務を示す文言に止ま

っており、かかる文言に照らしても、同条は、健全な鉄道事業の発達のために、鉄道事業者が、環境への負荷を軽減しその他環境保全に努めなければならないとする趣旨と解すべきであって、これを超えて、周辺住民の健康又は生活環境に係る被害を防止しなければならないとする趣旨と解することはできない。

なお、「努めなければならない」という用語法は、環境基本法上は責務規定に用いられ、具体的な局面ごとに求められる責務の強さを相対的に比較した場合に、責務の程度が比較的軽く、「講ずる責務を有する」とするほど強い責務を課すことが適当ではない場合に限って「努めなければならない」という用語が用いられている（環境庁企画調整局企画調整課編著「環境基本法の解説」154ページ）。

オ 騒音指針及び解釈基準について

原審被告準備書面(8)第4の6(3)(17及び18ページ)のとおり、騒音指針及び解釈基準は、在来鉄道に関しては、環境基準さえ策定が困難であることを踏まえた上で、行政庁内部の通達ないし通知として発出されたものであって、それは行政上の指針の達成を目的とするものであり、周辺住民の健康又は生活環境に係る被害の防止を法的に保障する趣旨及び目的のものであるとはいえない。

更に付け加えると、騒音指針は、「生活環境を保全し、騒音問題が生ずることを未然に防止する上で目標となる当面の指針」を定め、「本指針に対する適合性を検証することが望ましい」（乙第46号証別紙1ページ）と位置付け、技術基準省令が改正された平成13年以前から運用されてきたものであって、これが周辺住民の健康又は生活環境に係る被害の防止を法的に保障する基準と位置付けられていないことは明らかである。その上、解釈基準は、既設の鉄道施設に関しては、鉄道事業法12条の認可を受けた改良のみを対象とし、その改良に関しても、定量的な数値ではなく、

「騒音レベルの状況を改良前より改善する」（乙第47号証別冊1・1ページ）という基準を用いているのであるから、周辺住民の健康又は生活環境に係る被害の防止を法的に保障する趣旨及び目的までを有せず、環境への影響を軽減することを通じて、鉄道事業の健全な発達を図る趣旨であるものというほかない。

カ 控訴人らの主張について

(ア) 他方、控訴人らは、技術基準省令6条の制定により、「鉄道事業法10条2項の内容も変更されたと解され、鉄道事業法1条の趣旨・目的にも『環境への配慮』すなわち列車の『騒音による健康又は生活環境に係る著しい被害を受けないという周辺住民等の個別具体的な利益』を保護する趣旨が含まれるものと解することが相当といえる」（控訴人ら第1準備書面第3の4(7)・38ページ）などと主張する。

しかしながら、上記アないしオのとおり、技術基準省令6条が騒音による健康又は生活環境に係る著しい被害を受けないという周辺住民等の個別具体的な利益を保護するものとはいえない。また、この点をおくとしても、同省令6条の制定に伴い、鉄道事業法1条の趣旨及び目的に「環境への配慮」が含まれるようになったと解すべき根拠も明らかでないし、仮に「環境への配慮」が含まれるとしても、そのことから、直ちに「騒音による健康又は生活環境に係る著しい被害を受けないという周辺住民等の個別具体的な利益」が保障されると解する根拠もない。

したがって、控訴人らの上記主張には理由がないというべきである。

(イ) また、控訴人らは、技術基準省令6条の関係法令たる環境基本法及び環境影響評価法の趣旨及び目的について、いずれも「現在及び将来の国民の健康で文化的な生活の確保」をその目的としており、「事業に伴う『騒音、振動等によって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個々の住民に対して、そのような被害を受けないと

いう利益を個々人の個別的利益としても保護すべきものとする趣旨を含む』と解されるのは当然」であるとして、基準省令6条もまた、上記利益を個別的利益として保護している旨主張する(控訴人ら第1準備書面第3の4(8)及び(9)・38ないし40ページ)。

しかしながら、上記イのとおり、環境基本法及び環境影響評価法の趣旨及び目的を参酌するとしても、平成10年答申に基づいて設けられた技術基準省令6条は、環境影響評価法における横断条項のような人の健康又は生活環境に係る被害を防止するという趣旨及び目的のものではなく、むしろ、鉄道事業者が列車の走行に伴い発生する著しい騒音の防止に努め、環境に与える影響を軽減することを通じて、鉄道事業法1条に定める鉄道事業の健全な発達という目的を実現する趣旨及び目的のものと解するのが合理的であるから、環境基本法及び環境影響評価法の趣旨及び目的が「現在及び将来の国民の健康で文化的な生活の確保」にあるとしても、技術基準省令6条の趣旨及び目的が全くこれと同一であると解することはできない。

(ウ) 控訴人らは、解釈基準が定量的規準を定めているとして、騒音防止の観点から、周辺住民の健康又は生活環境に係る利益を個別に保護する趣旨であると主張する(控訴人ら第1準備書面第3の4(10)・40ページ)。

しかしながら、上記オのとおり、解釈基準の中には「騒音レベルの状況を改良前より改善する」(乙第47号証別冊1・1ページ)という基準以外に、何らかの定量的な数値を定める基準が存在するわけではないから、控訴人らの上記主張には理由がないというべきである。

キ 小括

以上のとおり、技術基準省令6条の趣旨及び目的として、騒音防止に関する周辺住民の利益を個別的利益として保障する趣旨を含んでいると解することはできないというべきである。

5 鉄道騒音ないし鉄道施設の特質

原審被告準備書面(8)第4の7(18ないし20ページ)において詳述したとおり、車両の構造や列車の運行計画など鉄道事業者の事業全般にわたる種々の要因の在り方やその他周辺対策や周辺地域における他の騒音など社会における種々の要因の在り方等により異なる鉄道騒音の特質や、巨大な固定的施設を建設することによりはじめて事業が可能であり、一度建設してしまうと大規模な変更は容易なことではない鉄道施設の特質を考慮する限り、技術基準省令6条が、合格判定について、周辺住民の健康又は生活環境に係る被害の防止を法的に保障したと解することは不合理なものといわざるを得ない。

6 小括

以上のとおり、本件鉄道施設変更工事、9号線事業及び9号線付属街路事業等が一体ではなく(前記2)、かつ、本件各合格処分根拠法令たる鉄道事業法の関係法令たる鉄道営業法及び技術基準省令6条の趣旨及び目的を参酌しても、鉄道事業法が、鉄道事業に伴う騒音、振動等により、周辺住民の健康又は生活環境に係る被害の防止を個別的利益として保障する趣旨及び目的を有すると解することはできない(前記3ないし5)から、控訴人らが本件各合格処分の取消しの訴えに係る原告適格を有すると認めることはできないというべきである。

第3 本件届出受理には処分性がないこと

1 本件届出受理に処分性がないこと

原審被告の平成17年4月21日付け準備書面(2)(以下「原審被告準備書面(2)」という。)において詳述したとおり、本件届出受理には処分性はない。

2 控訴人らの主張について

(1) 控訴人らは、鉄道事業法17条及び70条5号において、国が鉄道運送事業者に対し、一般的に列車の運行を禁止され、国土交通大臣に対して列車の運行計画の設定又は変更の届出が行われたときに限り、その禁止を解除する

が、同法施行規則71条1項柱書及び同項8号において、上記届出に対する行政庁の行為としての受理が想定されているから、同受理行為が、これにより直接鉄道事業の権利義務を形成し又はその範囲を確定することが法律上認められているものとして、処分性がある旨主張する（控訴人ら第1準備書面第4(2)・42ページ）。

しかしながら、原判決が正当に判示するとおり、「鉄道事業法も、同法施行規則も、運行計画の設定又は変更の届出に対し、届出の受理の権限を有する地方運輸局長がその実体的な要件の審査を行うことは予定していないし、受理という用語を使用しているものの、その受理に一定の法律効果を結び付けることもしていないのである。罰則に関する同法70条5号も『届出を受理されないで』運行をしたことではなく『届出をしないで』運行をしたことを犯罪の構成要件として定めている。以上のような法令の定め方によれば、運行計画の設定又は変更の届出に対し、地方運輸局長が上述したような処分としての受理という行為を行うことは全く想定されていないといわざるを得ない」（原判決27ページ）のである。この点、鉄道事業法17条に基づく届出につき、その形式的要件を超えて、行政庁（鉄道事業法施行規則71条1項8号により国土交通大臣から委任を受けた地方運輸局長）が、届出の内容を審査する権限を有することをうかがわせる規定は、同法や他の法令において、存在しない。しかも、不受理処分に係る規定や不受理処分に対する不服申立ての制度も設けられていない。このような点を考慮すると、鉄道事業法17条所定の届出は、行政手続法所定の「届出」（同法2条7号、37条）に当たるものであって（原審被告準備書面(2)第1の4(1)・5ページ）、本件届出受理が処分に当たるとする控訴人らの上記主張に理由がないことは明白である。

(2) 控訴人らは、同法施行規則35条が、鉄道事業法17条所定の届出に係る列車の運行計画の設定又は変更の許可要件を定めているのであり、これを充足するかどうかの審査を行い、それが充足されていることを確認した上で、

地方運輸局長がこれを受理するものとして、本件届出受理に処分性が認められる旨主張する（控訴人ら第1準備書面第4(4)・43ページ）。

しかしながら、同法施行規則35条は、鉄道事業法17条所定の届出の要式を定めているものであり、同法施行規則35条所定の要式を具備する限り、行政庁は必ずこれを受理しなければならないのであるから、控訴人らの上記主張は、同法施行規則35条の解釈を誤ったものであり、理由がないというべきである。

そして、原審被告準備書面(2)第1の4(2)(5及び6ページ)のとおり、鉄道事業の許可（鉄道事業法3条1項）をする上で、事業基本計画（鉄道事業法4条1項6号参照）の審査が行われるところ、列車の運行計画は、事業基本計画の枠内で決定されるものであり、事業基本計画の中に含まれているものである。そうすると、列車の運行計画の実質的審査は、上記事業基本計画の審査の中で行われているのであり、また、仮に運行計画の変更により当初の事業基本計画の枠を超えるのであるならば、その段階で、つまり事業基本計画の変更認可（鉄道事業法7条）の審査の中で、運行計画の変更の実質的審査が行われているのである。すなわち、列車の運行計画の実質的審査は、事業基本計画の審査の中で行われているのであるから、その後の、鉄道事業法17条所定の届出において、その実質的内容を審査する必要はないのである。

以上のとおり、この点に関する控訴人らの上記主張にも理由がないことは明白である。

- (3) 控訴人らは、最高裁判所平成16年4月26日第一小法廷判決（民集58巻4号989ページ）の「同条（引用者註：平成15年法律第55号による改正前の食品衛生法16条）は、厚生労働大臣に対し輸入届出に係る食品等が法に違反するかどうかを認定判断する権限を付与していると解される。そうであるとすれば、法16条は、厚生労働大臣が、輸入届出をした者に対し、その認定判断の結果を告知し、これに応答すべきことを定めていると解する

のが相当である。」との判示部分に従えば、鉄道事業法17条所定の届出についても、国土交通大臣は、当該届出をした者に対し、その認定判断の結果を告知し、これに応答すべき旨定めているなどと主張し、本件届出受理に処分性が認められると主張する（控訴人ら第1準備書面第4(5)・43及び44ページ）。

しかしながら、上記判示からも明らかなとおり、平成15年法律第55号による改正前の食品衛生法16条（以下「旧食品衛生法」という。）が、厚生労働大臣に対し、輸入届出に係る食品等が法に違反するかどうかを認定判断する権限を付与しているとの同法の実体的解釈を前提として、上記平成16年判決は、旧食品衛生法16条所定の「届出」について、行政手続法上の「届出」（同法2条7号、37条参照）には該当せず、同法上の「申請」（同法2条3号等参照）に当たると解したのである（林俊之・最高裁判所判例解説民事篇平成16年度（上）301ページ）。

そうすると、上記(1)のとおり、鉄道事業法17条所定の届出は、行政手続法所定の「届出」（同法2条7号、37条）に当たるから、これを同法の「申請」と解することを前提とする、旧食品衛生法16条に係る上記平成16年最高裁判決とは全く事案を異にし、この点に関する控訴人らの上記主張は失当というべきである。

第4 本件各合格処分の取消しの訴えについて出訴期間の徒過の違法があること及び差止めを求める処分が不特定であること

1 本件各合格処分について、出訴期間の徒過の違法があること

本件各合格処分のうち、本件合格処分①ないし本件合格処分⑯がいずれも出訴期間を徒過し、かつ、平成16年法律第84号による改正前の行訴法14条3項の「正当理由」が認められないことについて、原審被告の平成17年6月10日付け準備書面(3)（以下「原審被告準備書面(3)」という。）第2（8ないし1

0ページ) , 原審被告の同年10月4日付け準備書面(5)のとおりである。

2 差止めを求める処分が特定されていないこと

原審被告準備書面(3)第3(11及び12ページ)のとおり, 控訴人らが差止めを求める処分(訴状請求の趣旨第3項)は特定されておらず, かかる差止めを求める訴えは, 不適法である。

第5 本件各合格処分が適法であること

1 本件各合格処分が適法であること

仮に, 本件各合格処分の取消しの訴えが適法であるとしても, 本件各合格処分について取り消されるべき違法がないことは, 原審被告準備書面(4)第2及び第3(15ないし19ページ)及び原審被告の平成18年2月16日付け準備書面(6)(以下「原審被告準備書面(6)」という。)において, それぞれ詳述したとおりである。

2 控訴人らの主張について

控訴人らは, 要するに, 9号線事業及び9号線付属街路事業が未だ完成していないにもかかわらず, 本件各合格処分を行ったのであるから, 本件各合格処分は違法である旨, 9号線事業及び9号線付属街路事業の各認可やその基礎となった都市計画決定ないし変更が違法である旨を主張するが, 要するに, これらの各事業の一体性を根拠として, 本件各処分が違法であると主張するものである(控訴人ら第1準備書面第5の1及び2・45ないし47ページ)。

しかしながら, 原審被告準備書面(4)第4の4(19ページ)のとおり, 完成検査に係る合格判定について, 国土交通大臣は, 検査の結果, 当該鉄道施設が工事計画に合致し, かつ, 鉄道営業法1条の国土交通省令で定める規程である技術基準省令に適合すると認めるときは, 合格としなければならないのであって(鉄道事業法12条3, 4項, 10条2項), 9号線事業及び9号線付属街路事業の完成が合格判定の要件となるものではない。

そして、前記第3の2のとおり、本件複々線化事業、本件高架化事業を含む9号線事業と9号線付属街路事業は、法的には別個の事業であって、相互に何らかの影響を及ぼす余地はないのである。

したがって、この点に関する控訴人らの上記主張に理由がないことは明白である。

第6 結語

以上の次第で、本件控訴はいずれも理由がないから、直ちに棄却されるべきである。