

(研究ノート)

## 新幹線訴訟における「公共性」の問題と沿線住民の基本的人権侵害について

—— 基本的人権と「公共の福祉」についての  
今日的意義における一考察 ——

松 本 昌 悦

(一)

昭和30年代半ば以後からの極度の経済成長政策の結果として、全く予測もつかなかったような様々の公害現象をもたらし、またそれらが地域住民の単なる生活妨害のみでなく身体・生命をおびやかすに至って、ようやく、それらの人権回復と権利侵害に対する損害回復の配慮が、四大公害訴訟のみでなく、大小さまざまな公害訴訟において登場するに至った。そしてこれらのほとんどが、私企業による地域住民の権利侵害の形をとってきているものであって、公企業・公共施設による公害によって住民が侵害を受けて争ってきたケースは、ほとんど皆無である（広島環境衛生センター事件は、シ尿処理・ゴミ処理施設建設の計画段階の事例で、またこれらの公害訴訟の中では少数のまれな事例である〈広島地判昭和46・5・20、判時631号24頁〉）。

ところで、国民生活の向上と文化的な生活環境の整備を志向する福祉国家理念の拡大とその行政的施策の拡大は、社会資本のより一層の増大が強調されてくることになる。その結果は、公共事業の大規模化と増大化がはかられてくることとなり、清掃工場、シ尿処理場や下水処理場の建設、一般

生活道路や高速道路の建設，原子力発電所の建設や港湾の整備，新空港の設置や新幹線の敷設等々それらは極めて増大し，且大規模化の方向をたどってくる事となる。当然これらの方向とともに，これら公共事業によってもたらされてくる公害や環境破壊の問題が増大する傾向をとることとなる。そして国や公共団体が設置した設備ないし，それら設置を行ってゆく過程の中で，私企業が行ってゆく過程以上に複雑な問題が出てくるのは，必ず，それらの施設及びその設置の段階で「公共性」が唱えられ，そのことによって，私企業による私人の権利侵害の問題以上に，その法的解決の論理を複雑化してゆくものである。国ないし公共団体が，加害者になり，被告の立場に置かれた場合，そこでは，必ず「公共性」が持ち出され，被害者・原告の立場からすれば，被告が私企業である場合に，救済されるであろう権利侵害の回復や損害の救済以上に，紛糾は複雑化し，救済は遅延し，救済の程度も困難となってくることが予測できるのである。

事柄は，「公共性」の論理によって，住民の権利は，「受忍限度」の枠の中にしばしばとじこめられてしまうところにある。「公共性」，すなわち「公益」，「公共の福祉」の概念が，人権の制約原理として機能するものであると考えられているところに，これらの問題の根源が存する。憲法12条においては，国民は憲法によって，自由及び権利が不断の努力によって保障されていることを述べるが，同時に後段において「……又，国民は，これを濫用してはならないのであって，常に公共の福祉のためにこれを利用する責任を負ふ。」とされており，また更に，民法においても，その第一条第一項において「私権ハ公共ノ福祉ニ遵フ」とされているのである。これらにいう「公共の福祉」が，国民の人権や権利の制約原理を示すものと直ちに理解することは，あまりにも短絡にすぎるといえるものである。ただ「公共の福祉」と基本的人権の問題については，また稿をあらためることとして，ここでは，それらの一般論はあまり行なわないでおきたい。ただし，新幹線訴訟において，被告・国鉄（国）側の具体的な主張に関する限では，沿線住民の人権侵害と公共性との関係を明確にしなければならない。

ここでもう一つ想起されるのは、昨年（昭和49年）2月27日に判決のあった大阪国際空港公害訴訟判決についてであるが、ここでの被告・国側の主張も空港の「公共性」が前面に強調されてきたのであった。国際交流の必要やその需要増に応じてゆくにおいても、またわが国の国民生活の上からもその公共性・公益性は明白であるとの主張がなされ、代替空港ができるまでは夜間郵便機の運航も翌日配達確保のためには必要であるとされてきた。一方の原告・住民側は、需要の多くは航空会社と観光資本によって作られてきたもので、年ごとの利用者増加も、国の過保護政策によってもたらされてきた低料金などに原因がある、とし、また基本的人権に重大な被害が生じてきている場合には、公共性は問題になるものではなく、更に、民主的手続きを経ずに拡張、増便を続けた国に公共性主張の資格はないもので、そこでの公共性は、私的利潤追求のかくれみのであるとの趣旨の主張がなされていた。このような大きな争点の一つに「公共性」の問題が出てきたが、判決前の新聞論調などにおいても、「公共性か、環境権か……」などとする予測が立てられ、公共性と住民の権利の正面からの衝突場面として注目されてきたのである。大阪空港判決は、その全体的結論は、環境権を正面から否定したり、住民の最も要求した夜9時から10時の間の発着禁止の要求が認められないという、いわば国の行政政策の現状追認、現状肯定的な判決であったが、しかし、「公共性」については、原告・住民の主張を認める判決を下している。その部分的な要旨を引用すると、「本件空港がわが国の航空輸送の上で、内外共に重要な役割を果たしていることは疑いないが、かかる公共性があるからといって、直ちに賠償責任が免責されることにはならないのである。公共性を理由に被害者に受忍を強いることは到底許されない。公共性の犠牲者たる原告らには、公共の責任においてその損失を償うべきものである」として被告・国側の公共性を理由にした免責はあり得ないことが明言されているのである。

## (二)

いわゆる新幹線公害訴訟（正確には、東海道新幹線騒音振動侵入禁止等請求事件）は、昭和49年3月30日、原告575人が、新幹線の騒音、振動の差し止めを求めて、またこれまでの被害の慰藉料を求めて、名古屋地方裁判所に訴えを提起した。そこでの原告側の請求内容は、訴状によれば、原告らの居住敷地内に、東海道新幹線鉄道列車の走行によって発生する騒音および振動を、午前7時から午後9時までの間においては騒音65ホン、振動毎秒0.5ミリメートル、午前6時から同7時までおよび午後9時から同12時までの間においては騒音55ホン、振動毎秒0.3ミリメートルをこえて侵入させてはならない。被告は、原告らに対して、それぞれ100万円および支払済みに至るまで年5分の割合で慰藉料を支払え、というものである。

新幹線公害訴訟においても、大阪空港訴訟におけると同様、騒音・振動に対する差止を求める訴えであり、被告は国であるという極めて共通の性格をもった訴訟であるように思われる。ともに公共的性格をもつものとして、新幹線訴訟も、「公共性」が争点の最大なものの一つに挙げられてくることになる。

この新幹線の公共性について、国鉄が明白な主張を示したのは、昨年（49年）9月17日、原告・住民側の請求に対する事実関係、法律上の反論点をまとめて裁判所に提出した準備書面（一）においてである。この準備書面は、すぐ後の20日、21日行われた新幹線公害訴訟の現場検証の直前というタイミングにおいて出されているが、被告・国鉄側の立場が明確にされているのである。この準備書面は長文にわたる国鉄側の陳述がなされているものであるが、その骨子は「新幹線の公共性は高く、その運行には不法行為はない。騒音などの防止には最善の努力をしており、原告らの主張する身体的、精神的被害は主観的なもので、新幹線と被害の間には因果関係

はなく、この請求は権利の乱用である」といったものである。

ただしかし、国鉄側が種々な観点から、「公共性」について展開している部分を、ここで抽出して検討の対象として挙げておきたいと思う。まず初めに、原告側の走行差止請求についての不当性を述べている点であるが、「原告らの訴求する単純不作為請求の内容をなすと考えられる走行差止についてみると、たとえ原告らが今後、訴訟の進展に伴いどのようにその基本的法律構成を明確にすることになろうとも、新幹線の有する公共的性格に照らし（その詳細は後に論ずるところであるが、いずれにしてもそれが現在わが国において不可欠の公共的機関としての使命を果していることは明白である。）、これを認める余地のないことを指摘しておく。」（被告側・準備書面（一）、10ページ。）とされる。そして生活妨害に関する救済方法としては、金銭による損害賠償のほかに、例外的に差止請求権の行われる場合もあるかも知れないが、英米法におけるニューサンスに対する救済では、殊に高度の社会的利益ないし公共性を有する事業によるニューサンスについては、その差止請求権の行使は認めず、差止請求権に代る補償という形の救済方法の範囲においてのみ被害者の利益を保護することとなっている、として公共性の高い事業についてのニューサンスでは差止請求権の行使はないことを強調する。具体例として、米国における公共の空港（Publicly operated airport）については、差止命令は発出しないという判例が確立している、との指摘をしている。公共の必要性は、個々の被害者の利益に常に優位するものとされているというのである。そして、準備書面では、つづけて「ところで、わが国における新幹線が現に国民生活の上で果している機能の重要さにおいて、米国における公共の空港に比して勝るとも劣らぬ公共性を有していることは、何人もこれを否定しえないところであろう。このような公共の輸送機関である新幹線が、原告らの被害を根拠として——たとえ法律上それが認められる場合においても——その走行を差止められることは（速度制限も部分的差止にほかならない）、まさに公共の必要性に対する考慮を外視した不当なものであるといわざるを

えない。」(被告側・準備書面(一), 12ページ)として, 米国の空港に対する「公共の必要性」の論理を直接, 新幹線の公共性の主張に照応せしめてくるのである。

このような, 原告側の差止請求が, 公共の必要性の高い新幹線においては, 極めて不当なものであることを強調した上で, 更に, 新幹線とそれを運行してゆく国鉄には, 個々の被害者の, 常に優超した高い公共性があることを, その立法的根拠, 組織, 業務, 旅客・貨物の輸送状況, 建設状況, 新幹線の工事経過, 戦前の弾丸列車計画との関連, 新幹線運行状況, 更には新幹線の効用(時間短縮の効果, 地域開発の効果, 在来線の有効利用)などとの関連において, 深く且つ広範に亘って展開されているのである。

その立法的根拠として, 国鉄法第1条・第2条においては, 国鉄は, 国が行政機関を通じて直接経営してきた鉄道事業をそのまま引き継いで経営し, その能率的な運営によって, いわば, 公共の福祉を増進することを目的として設立された公法上の法人であることを明示するものであるが, 更にそのために, 国鉄は, 事業の経営, 役員の任免, 予算, 会計等に関して国の機関から種々の法律上の規制をうけている。たとえば, 国鉄の事業経営に関しては, 運輸大臣の一般的総括的監督に服し(国鉄法52条), 総裁は内閣で任命し(同法19条), 国鉄の予算は国の予算の議決の例によるのであり(同法39条の9), その編成手続き等はすべて一般官庁予算と同様の方式が適用され, 国の会計に準じて会計検査院の検査に服し(同法50条), 運賃の設定, 変更についても, 財政法3条及び財政法3条の特例に関する法律の適用を受ており, その運賃も各線区間のコストとは全く関係なく全国一律の運賃を強制されて(国会の議決にもとづいて)くる等の点(被告側・準備書面(一), 15ページ)を挙げてくる。

国鉄は, その大規模な輸送網により膨大な客貨の輸送を担当することによって, 全国すみずみに至るまで全国民の生活に密着しているのであるが, 特に長距離輸送において私鉄とは隔絶した威力を発揮し, ほとんど長距離輸送を独占しているという公知の事実には留意しなければならない, な

どという趣旨の論述を展開し、長距離輸送で全国民に最も便利なサービスを提供するものであって、これに代わるべく適当な輸送機関は他にないことを強調して、次の業務の高い公共性を主張するものである。

更に、高い公共性の論拠として、新幹線建設の必要性が述べられてくる。「新幹線建設の決定的動機となったのは、昭和30年代に入る当時、すでに東海道線の輸送能力が限界に達していたことである。東海道沿線地域は、面積では日本全土の約17%を占めるにすぎないが、京浜、中京、阪神の三大工業地帯をはじめとする多数の商工業都市をもち、当時工業生産では全国の70%を産出していたし、人口は約4,000万人で全国の45%を占め、人口密度は全国平均の2.6倍に達していた。しかもその後経済活動の進展による雇用の増大に伴って人口集中の度合はますます増大していくことが予想されていた」(被告側・準備書面(一), 17ページ)として、客貨両面に亘って、東海道線の伸長率が極度に増大化し、また当時の東海道線では、すでに能力いっぱいの輸送を行なっており、このような行き詰りを根本的に解消するために、新たに新幹線を増設する必要があったことが強調されている。そして、昭和32年8月に、閣議決定を経て運輸省に日本国有鉄道幹線調査会が置かれて、建設計画が進められてきたいきさつについて詳細な説明がなされ、新幹線の建設期間についても5箇年とされたのは、この幹線調査会の答申において「工期はおおむね5箇年で完了することを目標とする」との趣旨があり、これにもとづいたものであることなどの説明がなされている。この点の説明について、「新幹線建設は戦後急速に伸びてきた東海道線の輸送力の行き詰りを打開しようとして、運輸省内に設置された日本国有鉄道新幹線調査会の答申にもとづき、国鉄技術陣のこれまでの研究の成果を基礎として全国鉄の総力をあげて建設したものである。そしてその基本計画はもちろんのこと、具体的な計画についても、その都度監督官庁である運輸大臣の認可を得て実施してきたものであって、被告の独断で計画施行したものではない。原告らが被告において短期完成を急ぐあまり、戦時下中国大陸進出の戦争目的を遂行するために立案一部実施さ

れていた「弾丸列車計画」に安易に依拠して新幹線の建設をすすめたとするのは全く当らないものである。」(被告側・準備書面(一), 27ページ～28ページ)と述べてくる。建設期間の5年間という短期間完成も、また、昭和14,5年頃から始められ、昭和18年に入って太平洋戦争の戦況悪化で工事を中止することとなった戦前の幹線構想(弾丸列車——当時すでに200キロの高速運転が予定されて、その路線の敷地の買収はすべて終わっていた。しかもトンネルなどの工事も一部完成し、線路は着工されていた)の戦後の新幹線への一部用地の使用も、すべて、戦後の東海道ベルト地帯への人口の集中と輸送力の行き詰り打開への緊急の措置であったことが、種々の角度から説明されているように理解されるのである。

そして、さらに新幹線の運用状況の中において、昭和48年度までの輸送人員累計が、686,411,646人という数字が、公共性の重要な根拠であることが暗に強調されている。「新幹線は、開業以来10年足らずの期間において6億人をはるかに突破する乗客を輸送し、文字通り国民の足としての使命を果たしてきた。たとえばビジネス面では東京——大阪間の日帰りの出張が常識化し、観光面でも関西方面から箱根、熱海へ、関東方面から京都、奈良への旅は容易となる等旅行のパターンに大きな変化が生ずるに至ったが、これは新幹線の自動列車制御装置や各種の異常検知装置の採用による安全性を基礎とする鉄道輸送独得の大量輸送性、近代社会に十分対応できる高速性によってもたらされた成果にはかならない。かくて新幹線は、今やかぎられた一部の者が利用するぜいたくな交通機関ではなく、自動車や航空機よりも利用目的や利用者層の点でその範囲は極めて広く、すでに9年余にわたり日本国民の大多数がすでに利用し、また誰でもが利用しうる一般大衆の足として定着し、今後も益々その利用者の増加が見込まれ、日本国民にとって必要欠くべからざるものとなっている」(被告側・準備書面(一), 36ページ～37ページ)というものである。この新幹線の効用が、一つの大きな公共性の主張の要点でもあるようであるが、その国民生活に及ぼす効果という点について、「時間短縮の効果」を挙げており、もう一



つは「地域開発の効果」という点を挙げている。これは、右引用の部分における更に詳しい内容の展開と思われるが、国鉄の「公共性」を論拠づけるための重要な陳述部分であるように受けとめうる。「時間短縮の効果」というのは、新幹線の開通によって、一日行動圏が拡大され、その影響は地方都市にも及び、その文化的社会的地位の向上、中央、地方間の格差が縮まるにいたり、地方の人々もいながらにして中央と同じレベルの生活を楽しむことができるようになった旨が主張され、結局そのために、労働力の不足を緩和し、余暇時間を増大する等国民生活の向上に、また国民経済の向上に大きく貢献している、という。そして時間短縮効果を試算して、「時間生産効果」として、新幹線による時間短縮の効果を金銭に換算して、算出している。「昭和42年度＝526億円、昭和45年度＝1,214億円、昭和50年度＝2,452億円、昭和60年度＝4,837億円」（被告側・準備書面（一）、39ページ）というものであるが、これらの「時間生産効果」の算出方法やその結果が正しいものであるか否かの問題は、一応置いて考えても、いわば新幹線等の交通輸送における時間短縮がすべて価値がより高いものだとする思考方法ないし発想そのものが本当に正しいものであるかどうか。人間生活と時間の関係には、ゆっくりと低速の列車で、色々な地域に足を止めながら旅をするという余暇時間の観念から、飛行機やジェット機の速さで目的地に着くという必要性まで、極めて多様ではないかと思われる。「地域開発の効果」という点については、「新幹線鉄道等を含めて交通施設が整備されると、新しい交通需要を誘発するという直接的効果のほかにその交通施設の整備が地域の産業に及ぼす影響など、国民経済的観点からみた間接効果、波及効果もまた大きい」（被告側・準備書面（一）、40ページ）としており、地方都市にあっては、駅の新設であるとか、また改良を地方自治体の都市計画に組み入れてゆく場合があって、新横浜や岐阜羽島、それに新大阪などの例を挙げて説明する。ただ、この準備書での、この点についての説明では、果して真の開発であるかどうか極めて説得力にとぼしいように思う。たとえば、駅の改造事業であるとか、岡山に大手百貨店が進

出したとか、名古屋駅では、西口の駅前広場が整備されたとかの事例、説明で終始し、このような効果が新幹線を「公共性」の性質を強める説明の材料としては、極めて疑問である。

最後に鉄道騒音の特殊性と殊にその「公共性」への主張が論じられている。すなわち「騒音に対する規制ないし一般的基準と鉄道騒音についてふれておきたい。騒音に対する規制は、その種類に従い法令その他の規範基準にもとづいて行われている。たとえば、工場騒音、建設騒音については、昭和43年12月に制定された騒音規制法の対象とされ、また自動車騒音はその後昭和45年の同法改正によりその対象とされるに至っているほか、地方自治体の条例等も設けられている。しかしながら、鉄道騒音については、その特殊性にかんがみ、かかる法令の対象とされるところとならず、また公害対策基本法第9条の規定に基づいて昭和46年5月に閣議決定された騒音にかかる環境基準（地域を指定し昼夜別に45～65ホン（A）の範囲で基準が設けられている）においても、鉄道はその対象から除外されている。このことは鉄道騒音が、同じく騒音として生活を妨害する場合があるとはいえ、すでにのべたような公共的輸送機関として有する公共の利益への考慮を重視しなければならない事情があるからにほかならない。」（被告側・準備書面（一）、43ページ～44ページ）とされている。公共の利益への配慮から、騒音規制法の規制対象からも鉄道騒音がはずされているのだ、ということ強調した。

ほぼ、以上のように、被告・国鉄側の準備書面においては、新幹線の「公共性」が展開され、論じられているのである。

これらの国鉄側準備書に対して、いわばこれらの「公共性」その他の論述に対応して批判を加えている原告・住民側の準備書面は出されていない（目下作成中であり、原告側代理人の弁護団の間で早急にもまとめられると思う）。しかし、原告側における「訴状」提出の際には、極めて詳しい被害状況を示す別表（二）とされた詳しい内容が提出されており、また、昨年7月3日の第一回口頭弁論以来、すでに数回に亘って、口頭弁論が開か

れ、またその間に、9月20日、21日両日に亘って現場検証が持たれており、また、11月15日第5回口頭弁論で、国鉄の加害行為を立証するため、原告3人に対して原告側弁護団が、本人主尋問を行っている。これらの中で原告住民の被害の実情が明らかにされており、また「公共性」の論拠に立って、これら住民の被害が受忍の枠にあり、国鉄側の加害行為が続けられてしかるべきか否かの判断には、十分に資料は整っているように思われる（筆者はこれらの口頭弁論及び現場検証などすべて参加し、それらの動向を見守ってきた。もとより今後も、訴訟のすべてを見守ってゆくつもりである。但し、年間、一、二度行われている原告側弁護団の合宿研究会などにも参加しているが、そこでの各弁護士の見解や配布の個別資料については、この論文において、及び中間報告的な私見のまとめには、全く利用しないつもりである。現時点では明白に公表された資料及び新聞記事、雑誌論文などのみを資料として用いる）。

さて、国鉄側の「公共性」の主張において、住民の被害に対する免責は、ほとんど不可能なほど「広範かつ重大な被害」をもたらしてきている。すなわち、訴状の別表(一)において原告らの居住地域が明示されているが、名古屋駅から東京寄りに約7キロメートルに亘っており、新幹線軌道の両側各100メートルの間で、南区、熱田区、中川区の市街地にまたがって、住宅を主に、商店、町工場などが混在する地域である。騒音は線路から12.5メートル～25メートルのところ、100ホンを超えるところがあり、線路からの距離30メートル以内では、ほとんどが80ホンを超えている。また名古屋大学医学部公衆衛生学教室の調べによると、振動については、線路から30メートル以内においては、毎秒0.6ミリ以上で、線路のすぐ下では10ミリ（地震では中震位）くらいであるといわれる。いわば、連日にわたって、早朝から深夜に至るまで、約5分間隔で、「たたきつける」（住民の表現）激しい騒音がおそってくるのである。1列車で約7～8秒間、くり返し、くり返し、毎日、この衝撃音に襲われ、中震位の地震とともに、1日最低210回から250回（臨時増発列車のある日）まで、沿線住民は、さら

されているのである。

これらは、当然の結果として、精神・身体に亘る肉体的被害と家屋損傷や、電話・テレビ、読書・学習といった住民の日常生活及び物質的被害も与えてくる。もう少し、詳言すれば、医学的には騒音50~55ホンで、振動毎秒0.3ミリメートルで、精神的情緒的影響が出てくるといわれるが、沿線住民達は、「ドキッとする」「気分がイライラする」「いたたまれない気持になる」と訴え、神経衰弱、ヒステリー症状などの精神的障害に陥っている者もあるという。これらは生理的には、頭痛、食欲不振、胃腸障害、血圧変動、自律神経失調症に罹患させているといわれる。これらは住民の間では、いわゆる「新幹線病」といわれている。もう一つは、睡眠妨害が、これに加わってくる。「寝つきが悪い」「終列車まで眠れない」「始発列車で目が覚める」「深夜の保線工事で眠れない」等が加ってくる。これらは、最終的には、乳幼児が列車の衝撃音で乳をはき出し、発育を阻害する結果になり、病人の病氣療養を妨害し、病状を亢進される等となってくる。物的被害については、宜長になることを恐れて、あえてここではふれないが、建具の開閉困難ばかりでなく、家全体が揺れたり、傾いたり（現場検証の際みたが、いずれの家も、新築して四、五年で柱は傾き始め、その傾きも家全体が一定方向に傾くのではなく、全体が不等傾斜・複雑傾斜<このような言葉は使われていないが>をとっており、何故そのような形になるのか、わかっていない）してきているのである。

このような結果から、昭和49年9月20日現在で、新幹線公害が、直接・間接影響を与えている死者として10人が数えられるといわれる。しかしその後、何人か死者を出しており（自殺者を含む）、最近では原告の45歳の教師が病状悪化で死亡するというショッキングな事例もあり、新幹線病が老人や乳児のみに大きい影響があるものと断言できなくなってきた。このような、新幹線による騒音と振動による住民への「責め苦」を、「公共性」の名において、その犠牲を強い続けることができるのであろうか。博多までの山陽新幹線の開通を目前にひかえているが、当面の9千キロメー

トルに及ぶ全国新幹線網を目ざす新全総構想，列島改造計画の大規模交通網ネットワークは，このような住民犠牲を放置したまま進めていいものであるかどうか，一度国鉄側も，もとより政府が行政責任において，計画の再検討をしておかなければならないのではあるまいか。

このような観点に立って，「公共性」の名において，住民犠牲を強いるかどうか，もう少し観点をかえて考えてみよう。

### (三)

新幹線訴訟の被告側が出してきている準備書面（一）における「公共性」の意味は，いわば原告側の沿線住民に対する人権の制約概念として持ち出してきていることが明白である。前節において，少しひろく挙げてきた如く，全面的に新幹線の「公共性」を強調して，住民は，その受忍すべきであることを述べているが，もう一度，ポイントを1,2とり出すと，「わが国における新幹線が現に国民生活の上で果している機能の重要さにおいて，米国における公共の空港に比して勝るとも劣らぬ公共性を有していることは，何人もこれを否定しえないところであろう。このような公共の輸送機関である新幹線が，原告らの被害を根拠として，その走行を差止められることは（速度制限も部分的差止にほかならない），まさに公共の必要性に対する考慮を度外視した不当なものであるといわざるをえない」（被告側・準備書面（一），12ページ）との強調に代表されて，更に新幹線が，公共の利益への考慮を重視しているから，騒音規制法や，公害対策基本法9条に基づく閣議決定（昭和46年5月）の騒音に係る環境基準からはずされている趣旨の主張において，そのことは明らかである。

ここで，国鉄側がふり廻している「公共性」「公共の利益」「公共の福祉」の概念についてであるが，このような，人権制限概念として，いいかえれば住民の人権抑圧機能をもつ概念として，そのまま受けとめてきていいものであろうか。もとより「公共の福祉」と国民の基本的人権の関係に

については、「およそ、基本的人権の保障と公共の福祉とは、近代憲法における二つの極<sup>ポール</sup>をなすといえるが、……」（和田英夫・憲法体系, 109ページ）とされ、また、「公共の福祉概念の解釈及び適用は、実に基本的人権の死命を制するものといえることができるのである。」（有倉遼吉「公共の福祉」法学セミナー, 1960年8月号, 12ページ）とされている。恐らく憲法における12条, 13条, 22条1項及び29条2項（それに3項でいう「公共のために……」）にいう「公共の福祉」というのは、これまでには、この概念の意味を、種々様々の形で説明してきた。すなわち共存共栄の利益, 最大多数の最大幸福, 実質的公平, 社会的正義, 配分的正義, 共通善, 最高善などという定義づけがなされてきたが（田口精一「基本的人権と公共の福祉」田口・川添編, 憲法248ページ参照）, またこの原理は、「人権相互のあいだの矛盾・衝突を調整する実質的公平の原理」あるいは「人権が……平等かつ公平に確保されるための原理」等々の名のもとに何らかの意味で人権相互間の調整の原理として考えてこられたものであった（樋口陽一「個人の尊重と公共の福祉」有倉編基本法コンメンタール, 憲法<別冊法学セミナー>, 61ページ）。もう少し見方を変えてゆけば、人間は好むと好まざるにかかわらず、社会的生活者、すなわち共同社会における一員である。この共同社会の秩序を存続するための共通の利益を「公共の福祉」という（小林孝輔「基本的人権と公共の福祉」総合判例研究叢書・憲法（3）, 18ページ）という掘り下げた説明もなされてくる。同時に、「公共の福祉」の概念が、いわば人権概念に対応して、19世紀的な自由主義的市民国家における人権の「国家からの解放」から、更に20世紀的な社会国家的段階における人権、すなわち、国家により保障される権利への方向をたどったと同じように、「公共の福祉」概念についても同様な歴史的段階へのとらえ方（鵜飼信成教授は、「公共の福祉」という原理は、近代のはじめに、一たび超克されてしまったのであるが、それが再び新しい意味のある原理として登場して来たのは、近代の世界が、新しい問題を生み出したからである<鵜飼信成「公共の福祉」法学セミナー, 1963年10月号, 44ページ>と

される)として、その代表されるものは、宮沢俊義教授の所説であるが、すなわちここでは、「自由国家が必然的に社会国家に発展したのに応じて、公共の福祉も、単なる自由国家的公共の福祉のほかに社会国家的公共の福祉の側面をもつようになったと見るべきである。そして、社会国家が決して自由国家の理念の否定を意味するのではなく、むしろ自由国家の理念の実質化を意味するのと同じように、社会国家的公共の福祉は決して自由国家的公共の福祉の否定を意味するのではなく、むしろ自由国家的公共の福祉の実質化を意味すると考えるべきである。」(宮沢俊義、コンメンタール日本国憲法、202ページ)とされて、日本国憲法における「公共の福祉」概念には、まさしく、自由国家的公共の福祉の原理と社会国家的公共の福祉の原理が、いわば一体となって論理必然的に内在しているものとみられてくるのである。

いずれにせよ、「公共の福祉」概念は、多義多様な説明がなされてきており、その内容の確定も、ましてや日本国憲法における条文上の解釈に至っては極めて困難の極みであり、これらの根本的な検討の作業に早急に別稿でとりかかることとして、ここでは、「公共の福祉」の原理が、いわば、ストレートに新幹線住民の権利制限、人権制限の論理として、国鉄側の被告準備書面で使われている点に一言ふれておきたい。

結論のみ述べることにするが、ほんの一部の例記としての上記の「公共の福祉」の論理の展開は、その概念の種々の側面を、それぞれ巧妙に説明されてきたものであり、今日の憲法学界における支配的な所説であろう。そして「公共の福祉」原理が、明治憲法下の、大太平洋戦争以前の段階における「公益優先」「滅私奉公」の意義において解釈された段階のものから、更に戦争直後、それらの国家主義的絶対天皇制秩序の解体と半封建的寄生地主制の解体として、大地主制を廃し小土地所有者としての自作農民を創り出してきた農地改革においては、「公共の福祉」の論理で、遂行されてきた役割などを通じて、これが再び、労働基本権を制約する原理となり、表現の自由を制約する原理となり、ついには大資本の財産権を擁護し、資

本家（企業）の営業の自由を野放図に認め、それらの結果として、「大きな財産」によって、市民のあらゆる日常生活の諸権利や市民の「小さな財産」の抑圧の用具としてこれが機能するに至ってきたことが、あらゆる具体的な憲法現象を通じて理解できるのである。国はこれらの大資本の利益のために、立法を通じて、行政的施策を通じて、あるいはまた司法的判断の中で、あらゆる有権的解釈を通じて、「公共の福祉」の原理を大資本・大企業のために解釈づけてきたことが確認される。このような「公共の福祉」の機能についての私の理解は、長谷川正安教授の近稿で述べられている「『公共の福祉』を国家の利益と考えるか国民個人の利益と考えるかで、法解釈の結果は大きく変わってくる。」（長谷川正安 「基本的人権と『公共の福祉』現代と思想、1972年9月号、73ページ）との論理の理解を容易にしてくるものである。

要するに国鉄の主張する日本国有鉄道法の目的規定を法的論拠にして、その「公共の福祉」（第一条・第二条）というのは、その設置の経過、大量輸送の公益性、その騒音の特殊性等々に亘っての公共の福祉の中味は、いわば経営の論理であり、経営の自由の主張であり、同時に公企業の、まさしく大資本の、独占資本の論理そのものであって、これらの利益のためには、前節で述べた如き、沿線住民の生活環境破壊はやむおえないことであって、個々の市民の、身体的自由、生活環境保全、生命の安全は、全体のためには制限もやむおえないとの論理につながってゆくものである。「公共の福祉」は、国家の利益であるとの戦前（明治憲法下）の論理がそのまま、国鉄及びその経営を指導する行政機関に厳然として生き続けていることを証明するものである。同時にまた、新幹線を全面的にストップしたり、廃止することを住民は主張しているわけではない。せめて65ホンを騒音を弱めるためにスピードを約7キロメートルに亘って弱めてほしいと主張しているだけである。このスピードダウンは、東京・大阪間の時間距離にして3,4分短縮されるのみである。この3,4分の時間短縮で実に、約5000世帯の人々が精神的・身体的苦痛から解放されることとなるのであ



る。私は、この5000世帯の人々の苦痛の解放こそが「公共の福祉」である  
と考えるのである。すなわち真の「公共の福祉」「公益性」とは、個々の  
住民の、国民の基本的人権の充足であり、それらは決して、基本的人権の  
対立概念ではなく、より複雑化・細分化してきている人権に対する、その  
相互間における調整原理として今日的にとらえられなければならない。