九州大学学術情報リポジトリ
Kyushu University Institutional Repository

公法判例研究（二）

九州公法判例研究会

村松, 洋介
筑波大学大学院修士課程終了

https://doi.org/10.15017/2275

出版情報：法政研究. 68 (4), pp.81-92, 2002-03-13. 九州大学法政学会
バージョン：
権利関係：

KYUSHU UNIVERSITY

公法判例研究（二）

九州公法判例研究会

鉄道事業法一六条による旅客運賃変更認可処分の取消訴訟と当該鉄道事業者の路線の周辺に居住しその鉄道を利用している者の原告適格

（運賃値上認可取消請求事件、東京地裁平一〇（行ウ）五七号、平一一・九・一三民三部判決、却下（控訴）、判例時報一七二一号五三頁）

村松洋介

【事実の概要】

鉄道事業を行っている訴外小田急電鉄株式会社は、平成九年九月二二日、被告運輸大臣に対し、旅客運賃の値上げ等を内容とする運賃変更認可申請書を提出した。被告は、運賃変更認可申請に係る件を運輸審議会に諮問し、その答申を踏まえ鉄道事業法一六条二項の認可基準に従い審査を行った。その結果、本件認可申請につき認可をすることが適当であると判断し、平成九年一一月二八日付で運賃の変更を認可する旨の認可処分をした。これに対し、鉄道沿線に居住し、通勤等に鉄道を利用している原告らは、本件認可処分の取消しを求めて訴えを提起した。

原告らは、法が定める鉄道運賃等の認可制度は、我が国の経済秩序の維持、物価抑制といった公益的利益と鉄道利用者の両方を保護しており、この場合の鉄道利用者の利益とは、鉄道利用者の個別的具体的な利益を含むものである等の主張をした。その理由として、原告らは、①鉄道運送事業の独占的地位のために当該鉄道を利用せざるを得ないことや認可は自動的に運賃等の具体的改定に結びつくことからみて、運賃等の認可処分は個々の鉄道利用者の利益に直接影響を及ぼすものであること、②不特定多数の一般利用者が持つ共通の利益は、結局、個々の利用者の具体的利益の抽象化されたものであるから、個々の利用者の具体的利益に基礎があるものであり、個々の利用者の具体的利益に還元されることをあげている。これに対し、被告は、運賃の変更等を運輸大臣の認可にかからしめている趣旨は、地方鉄道法二一条と同様鉄道事業のもつ公共的性格にかんがみ、事業の運営を確保するとともに、鉄道事業者が万一不当な運賃の変更等をしようとする場合にこれを防止し、もって不特定多数にわたる一般利用者の利益、すなわち公

共の利益を保護しようとするところにある等の主張をした。

なお、平成九年当時の鉄道事業法の規定は以下のとおりであった。すなわち、一六条一項で、鉄道旅客運賃等の設定等の手続について、「鉄道運送事業者は、旅客又は貨物の運賃及び運輸省令で定める料金を定め、運輸大臣の認可を受けなければならない。これを変更しようとするときも、同様とする。」と規定し、一六条二項で、右認可の基準について、「運輸大臣は、前項の認可をしようとするときは、次の基準によってこれをしなければならない。」とし、同項二号で「特定の旅客又は荷主に対し不当な差別的取扱いをするものでないこと。」、同三号で「旅客又は貨物の運賃及び料金を負担する能力にかんがみ、旅客又は荷主が当該事業を利用することを困難にするおそれがないものであること。」と規定していた。また、同法は、一条で目的を掲げ、「この法律は、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する。」と規定していた。

【判旨】 訴え却下。

一 「行政庁がした処分の取消しの訴えは、当該処分の取消しを求めるにつき法律上の利益を有する者に限り提起することができるものであるが（行訴法九条）、右の『法律上の利益を有する者』とは、当該処分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をいうものであり、当該処分の根拠となった行政法規が、不特定多数者の具体的利益を専ら一般的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、かかる利益も右にいう法律上保護された利益に当たり、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は、当該処分の取消訴訟における原告適格を有するものというべきである。そして、当該行政法規が、不特定多数者の具体的利益をそれが帰属する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か否かは、当該行政法規の趣旨・目的、当該行政法規が当該処分を通して保護しようとしている利益の内容・性質等を考慮して判断すべきである（最高裁平成元年（行ツ）第一三〇号同四年九月二二日第三小法廷判決・民集四六巻六号五七一頁、最高裁平成六年（行ツ）第一八九号同九年一月二八日第三小法廷判決・民集五一巻一号二五〇頁参照）。」

二　(1)「法一六条一項、二項は、運賃及び料金は、利用者が直接これを負担するものであるとともに、鉄道事業者の収益に直接影響を及ぼすものであることから、その設定及び変更については、一般利用者の保護及び健全な鉄道事業の経営の確保の観点から、原則として運輸大臣の認可を受けなければならないことを規定し、鉄道利用者の保護と鉄道事業者の健全な経営の確保の利害の調整をはかっているもの、すなわち、鉄道事業の公共性にかんがみ、企業の安定及び経営の合理化をはかるとともに、利用者の利便を維持・向上させる見地から公益の保護をはかろうとしているものと解される。」

(2)「法の規定する鉄道運賃等の認可制度は、企業の安定及び経営の合理化をはかるとともに、利用者の利便を維持・向上させる見地から、右運賃等の設定及び変更について規制を行っているのであるが、その場合に考慮されるべきものとされている利用者の利便・利益とは鉄道を利用する国民ないし地域住民が共通して持つに至る抽象的、一般的な利益を意味するものというべきである。法一六条二項三号は、旅客又は貨物の運賃及び料金を負担する能力にかんがみ、旅客又は荷主が当該事業を利用することを困難にするおそれがないものであることを認可の基準としているが、ここで想定されている鉄道利用者も、個々具体的な利用者を指すのではなく、右のように一般化された抽象的な概念としての利用者を指すものと考えるべきである。要するに、右認定制度は、鉄道の運賃等の認可に当たっては、その利用者となる国民ないし地域住民一般の所得・家計の状況、鉄道利用の実態等を考慮すべきものとしているにとどまり、鉄道利用者各個人の個別の事情等を考慮すべきものとはしておらず、法は、鉄道の利用者の利益は、右認可制度が目指す公益の保護を通じてその結果として保護されるべきこととしているものと解される。」

(3)「このことは右認可の手続面からも裏付けられる。すなわち、右認可の際の手続をみるに、運輸大臣は、あらかじめ運輸審議会にはかり、その決定を尊重して右認可に関する措置をしなければならず（設置法六条一項一号）、運輸審議会は、運輸大臣の指示若しくは運輸審議会の定める利害関係人の申請があったときには公聴会を開かなければならない（同法一六条）。しかし、右利害関係人の範囲を規定している運輸審議会一般規則五条は、認可等の申請者、処分の対象者等のほかに、運輸審議会が当該事案に関し特に重大な利害関係を有すると認める者を掲げているが、鉄道等の利用者は列挙されておらず、また、公聴会において

利害関係人以外の者に公述させる手続も存在するが、当該認可の対象となる鉄道運賃等に係る路線の個々の利用者による公述が不可欠なものとされているわけではない（運輸審議会一般規則三五条ないし三七条参照）。そして、そもそも運輸審議会が軽微なものと認めるものについては、運輸大臣は運輸審議会に諮らないで認可をすることができるのである（設置法六条二項）から、この場合には、公聴会が開催される余地はなく、当該認可の対象となる鉄道運賃等に係る路線の個々の利用者による公述の機会は与えられないことになる。なお、法六四条によって運輸大臣の権限が地方運輸局長に委任される場合、同局長がその権限に属することになった事項について行う聴聞手続も右公聴会の手続とほぼ同様の手続が定められている（法六五条一項ないし三項、施行規則七二条ないし七五条）。このように、法は当該鉄道の利用者の個々人に対して、認可手続きに関与する道を与えているわけではないのである。」

(4)「右にみた法の規定する鉄道運賃等の認可制度の趣旨及び法規の定めに照らしてみれば、法の規定が、当該認可の対象となる鉄道運賃等に係る路線の個々の利用者の具体的利益をそれが帰属する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ものでないことは明らかというべきである。」

三「したがって、法に規定する鉄道運賃等の認可制度が鉄道利用者の利益を個別的利益として保護しているとみることはできず、結局、原告らには、本件認可処分により自己の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があるとはいえない。」

【評釈】 判旨に賛成。

一　鉄道利用者が運賃認可処分の取消訴訟を提起する原告適格を有するかについては、近鉄特急料金事件の最高裁判決（最一小判平元・四・一三判時一三一三号一二一頁）が、旧地方鉄道法二一条による運賃認可処分に関し、これを否定しているところである。昭和六二年には旧国鉄の分割民営化にあたり地方鉄道法が廃止され鉄道事業法が制定されたが、この現行の鉄道事業法の規定をみると、地方鉄道法よりも鉄道利用者を保護しているように見受けられるため、鉄道運賃等の認可制度が鉄道利用者の利益を個別的利益として保護しているとみることができるかが問題となる。本判決は、鉄道事業法の下においても個別的利益は保護されておらず、法律上保護された利益は存しないとして原告適格を否定した。ここに本判決の意義があるといいうる。

二　判旨一にみるように、本判決の原告適格の判断枠組みは、もんじゅ事件上告審判決等[1]に依っている。すなわち、「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的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」には法律上保護された利益に当たるとし、かかる趣旨を含むか否かは、「当該行政法規の趣旨・目的、当該行政法規が当該処分を通して保護しようとしている利益の内容・性質等を考慮して判断すべきである」としている。この枠組み自体については、最高裁判決として定式化されているものであり[2]、学説の大勢も評価していると思われるので、おそらく異論はないといってよいであろう。

三　次に、判旨二(1)は、鉄道事業法一六条の趣旨・目的を「鉄道事業の公共性にかんがみ、企業の安定及び経営の合理化をはかるとともに、利用者の利便を維持・向上させる見地から公益の保護をはかろうとしているもの」と解している。また、判旨二(2)は、鉄道運賃等の認可制度において考慮されるべきものとされている利用者の利便・利益とは鉄道を利用する国民ないし地域住民が共通して持つに至る抽象的、一般的な利益を意味するものとし、法一六条二項三号で想定されている鉄道利用者も、個々具体的な利用者を指すのではなく、一般化された抽象的な概念としての利用者を指すとしている。そして、鉄道の利用者の利益は、認可制度が目指す公益の保護を通じてその結果として保護されるとしている。かかる判旨の理解の下では、判断枠組みの「不特定多数者の具体的利益を専ら一般的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」には該当しないから原告適格は否定されることになる。

この判示が適切であるかを判断するためには、前述のとおり鉄道事業法は旧地方鉄道法とは規定の文言を異にしているため、まず旧地方鉄道法の下で利用者の原告適格はどのように扱われるべきであったかを検討する必要があろう。その上で、旧地方鉄道法と鉄道事業法の規定を比較し、規定が変わったことで原告適格を肯定するか否かの判断に影響を及ぼすかを検討することになる。

四　そこで、旧地方鉄道法の規定を見てみると、旧地方鉄道法二一条一項は、「地方鉄道業者ハ旅客及荷物ノ運賃其ノ他運輸ニ関スル料金ヲ定メ監督官庁ノ認可ヲ受クヘシ」とし、同条二項は、「監督官庁ハ公益上必要アリト認ムル

トキハ運賃及料金ノ変更ヲ命スルコトヲ得」と規定していた。そして同法にはいわゆる目的規定はなかった。この旧地方鉄道法の下では、利用者の原告適格に関し、前述のとおり近鉄特急料金事件が争われているところである。この事案は近鉄の特急料金の値上げ認可を沿線に居住し、通勤などのため日常的に近鉄の特急を利用する原告らが争ったものである。一審判決は原告適格を肯定したが(3)、控訴審判決はこれを否定した(4)。上告審判決は、「〔地方鉄道法二一〕条の趣旨は、もっぱら公共の利益を確保することにあるのであって、当該地方鉄道の利用者の個別的な権利利益を保護することにあるのではなく、他に同条が当該地方鉄道の利用者の個別的な権利利益を保護することを目的として認可権の行使に制約を課していると解すべき根拠はない。」として原告適格を否定した(5)。地方鉄道法二一条一項は監督官庁の認可基準を具体的に示しているわけではないので、それを根拠として利用者の個別的利益が保護されるかどうかは検討しえないし、同条二項はかえって公益上の必要性のみが明示されているところである。かかる条文の構造の下においては、利用者の個別的な権利利益を保護するものではない旨の判示はやむを得ないところであるといえよう。

五　一方、鉄道事業法は、一六条一項で、鉄道旅客運賃等の設定等の手続について、「鉄道運送事業者は、旅客又は貨物の運賃及び運輸省令で定める料金を定め、運輸大臣の認可を受けなければならない。これを変更しようとするときも、同様とする。」と規定し、同条二項で、認可の基準について、「運輸大臣は、前項の認可をしようとするときは、次の基準によってこれをしなければならない。」とし、同項二号で「特定の旅客又は荷主に対し不当な差別的取扱いをするものでないこと。」、同三号で「旅客又は貨物の運賃及び料金を負担する能力にかんがみ、旅客又は荷主が当該事業を利用することを困難にするおそれがないものであること。」と規定する。また、原告は主張していないが、一条の目的規定は「この法律は、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する。」と規定する。このように、旧地方鉄道法とは異なり、鉄道事業法は認可基準を示した上でその基準の中で利用者の利益にも配慮しているし、目的規定においても利用者の利益の保護を文言上明示しているといえよう。しかし、さらなる問題はこうした表現をもってしても利用者の個別具体的な利益を保護していると考えることができるかどうかである。鉄

道事業法制定当時には、これによって利用者の原告適格はより肯定されやすくなっているという見解[6]もあれば、原告適格が認められるかはなお難しいように思われるという見解[7]も存在していた。

旧地方鉄道法の下では、運賃・料金の変更は「公益上必要アリト認ムルトキ」という要件が明示されていたが、鉄道事業法の下では、鉄道旅客運賃等の設定等の認可それ自体にはそのような公益性の要件は規定されていない。しかし、鉄道事業法の目的規定においては、「公共の福祉を増進すること」がうたわれている。このことは、鉄道事業法は個々の規定にはあえて公益性という要件を書き加えることをやめ、全体を通じて公益性があるという趣旨を明確にするために、目的規定のなかに「公共の福祉を増進すること」を書き込んだとみることができるのではなかろうか。そうであれば、鉄道事業法一六条の認可においては、旧地方鉄道法におけるのと同様にやはり公益性が前提となっていると解されよう。こうして目的規定は取消訴訟における原告適格の法的判断基準の一つとなりうる。しかしながら、仮に「法全体の目的や基本理念を定める目的規定が公益の保護のみを掲げたものになっているとしても、各則における個々の規定がそれと併せて個人の個別的利益をも保護していることもあり得る」のであるから、「目的規定が公益のみを念頭に置いているような文言となっていても、そのことが直ちに原告適格を肯定する妨げになるものではない[8]」ことに注意する必要がある。最高裁判所は、開発許可取消を求める付近住民の原告適格を判断するに際して、都市計画法の目的を定める同法一条の規定には、開発区域周辺の住民個々人の個別的利益を保護する趣旨を含むことをうかがわせる文言は見当たらないが、処分の根拠条文の趣旨・目的を解釈して原告適格の存否を判断することができるとしているのである（最三小判平九・一・二八民集五一巻一号二五〇頁[9]）。結局、鉄道事業法一六条の認可が公益性を前提としているとしても、同時に個人の個別的利益をも保護していると考えることができるか否かが問題になることになる。

本判決では、鉄道運賃等の認可制度において考慮されるべきものとされている利用者の利便・利益とは「鉄道を利用する国民ないし地域住民が共通して持つに至る抽象的、一般的な利益」を意味するものとしている。ここでは、「鉄道を利用する国民ないし地域住民が共通して持つ」という「共通性」の要素が含まれている。本件の場合、公共料金の運賃が利用者にとって適正であるという利益は地域

住民に限定された利益ではなく、国民一般の利益であるといってもよい。すなわち、値上げされないという利益はその鉄道を利用する人ならば誰でも享受できるものであって、幅広く均霑する効果を持ちうるものである。その意味でまさしく「鉄道を利用する国民ないし地域住民が共通して持つ」利益といってよいであろう。そうなると全国民に広がりうるその利益は、「共通性」という観点からして、結局のところ公益に等しくなるといってよいように思われる。そしてそのことは客観訴訟である民衆訴訟と同じ効果をもつことを意味しよう。しかしながらそれでは本件が主観訴訟としての取消訴訟であるという趣旨を没却するおそれが出てくるであろう。[10] そうであれば、かかる利益は「抽象的、一般的利益」と考えざるを得ず、個人の個別的利益をも保護としているとはいえないと思われる。

この点に関し、これまで公益といわれていたものを純然たる公益と私益の集合の二種類に分け、原告適格の有無をめぐって争いになった事件における「公益」の多くは、実は私益の集合であるとし、たとえば鉄道の料金規制も、鉄道の利用者の私的利益を保護する制度であるとする見解がある。そして行政訴訟を個人の権利救済制度として構成しても、私益の集合は原告適格の根拠となるとする。[11] しかし、もともと私益であったものであっても、集合したことによって質的にも公益に転化したということそれ自体が重要なのではないかと思われる。すなわち、私益が質的に公益に転化してしまった以上、その公益に吸収解消されてしまい、個人の個別的利益として保護する契機は失われたと考えるべきではないかと思われるのである。

以上のことから、鉄道事業法一六条二項二号は、不当な差別的取扱いを一般的に禁止するものであって、そこでは保護すべき個別具体的な利用者が念頭にあるわけではなく、一般的抽象的概念としての利用者が想定されているといえるであろう。また、同項三号は、利用者の負担能力の点で妥当な料金設定になっているかを認可基準にしたものと考えられ、そこでも一般的抽象的概念としての利用者が念頭にあるものと理解されよう。

六　なお、近鉄特急事件上告審判決に関連して、「そもそも料金認可制度は運輸業者と利用者の個別の契約に任せておいては利用者が保護されないという理由でおかれている制度であるから、行政がその保護を怠る場合には均衡上利用者からも争えるシステムが必要である。その根拠が条文にいちいち書いていなくとも、制度の趣旨をそのように考えることは可能ではないか。三面関係的行政システム観が

必要と思う。[12]」とする見解がある。[13]確かに、行政庁・事業者・利用者の三面関係における配慮の必要性について理解できないではないが、もんじゅ事件上告審判決等で定式化されている原告適格の判断枠組みに照らして考えてみれば、根拠が条文に規定されていなければそのような趣旨を文理上読み込むのは困難であろう。どのように「制度の趣旨」を解釈に反映させていくことができるかについてはさらに検討を要するように思われる。

さらに、原告適格の判断にあたって考慮すべき要素として、①法令・法制度の趣旨、②被害の実態、③原告適格を認められる者の範囲の画定可能性、④誰に争わせることが適切かという視点をあげる見解がある。[14]この見解は④に関し、「多数の国民・住民の生活に全体としては軽微ならざる影響を与える行政処分に対しては、何人かに原告適格を認める方向での努力が必要であると考える。」とした上、近鉄特急料金事件の第一審判決[15]では、「通勤定期乗車券を購入し日常的に特急を利用している原告らが『本件認可処分の適法性審査を求める最適任者』であることが原告適格承認の一つの理由になっている。[16]」とする。これを本件にあてはめれば、小田急電鉄の周辺住民に対し原告適格を肯定する要素の一つになりうることになる。しかしながら、取消訴訟の適法性維持機能という観点に力点が置かれすぎているきらいがあり、解釈論として採用するのは困難であるように思われる。

以上をまとめると、鉄道事業法で保護しているのは一般的抽象的利用者としての利益であって、個別の利用者としての利益まで保護しているとはいえないと考えられる。この意味では、判旨二(1)、(2)は首肯できるものである。

七　判旨二(3)は、判旨二(1)、(2)を認可の手続面から裏付けようとしている。運輸省設置法一六条は運輸審議会の定める利害関係人の申請があったときには公聴会をしなければならないことを定めているが、運輸審議会一般規則五条は利害関係人として鉄道等の利用者は列挙されていないこと、また、公聴会において利害関係人以外の者に公述させる手続も存在するが、当該認可の対象となる鉄道運賃等に係る路線の個々の利用者による公述が不可欠なものとされているわけではないこと（運輸審議会一般規則三五条ないし三七条参照）等を指摘している。しかし、法律それ自体ではなく、運輸審議会一般規則という下位法規である省令の規定によって認可の法的性格を決めることはできないのではなかろうか。[17]省令は法律の趣旨・目的に則りさえすれば、どのような規定も可能なはずであるからである。この一般

規則でも利害関係人に鉄道等の利用者を含めることはいっこうに差し支えないのである。したがって、判旨二(3)は判旨二(1)、(2)の結論を間接的に補強するという趣旨に理解すれば正しいことになろうが、若干疑問の残るところである。

(1) 最三小判平四・九・二二民集四六巻六号五七一頁。

(2) 小早川光郎「抗告訴訟と法律上の利益・覚え書き」成田古稀『政策実現と行政法』四三頁（一九九八年、有斐閣）は、判例の立場を以下のように整理する。すなわち、抗告訴訟の原告適格が認められるためには、①不利益要件（当該処分が原告にとって不利益なもの、すなわち原告の一定の利益に対する侵害を伴うものであること）、②保護範囲要件（その利益が、当該処分に関する法令で保護されている利益の範囲に含まれるものであること）、③個別保護要件（当該法令による保護が、原告ら個別関係者の利益を、単にその法令によって保護される公益の一部として位置づけるのではなく、公益とは区別して個別かつ直接に保護するものであること）を要するとする。

(3) 大阪地判昭五七・二・一九判時一〇三五号二九頁。判例評釈として、中西又三・判時一〇七〇号一七九頁がある。

(4) 大阪高判昭五九・一〇・三〇判時一一四五号三三頁。判例評釈として、安念潤司・自治研究六二巻一一号一一四頁がある。

(5) 最一小判平元・四・一三判時一三一三号一二一頁。判例評釈として、阿部泰隆・消費者取引判例百選二〇六頁（一九九五年）、古城誠・判時一三三〇号一八〇頁、藤谷正博・民商法雑誌一〇一巻三号四四二頁、藤原淳一郎・法学セミナー四二〇号一〇二頁（一九八九年）、増井和男・ジュリスト九四〇号九七頁（一九八九年）がある。

(6) 藤原・前掲注(5)評釈。

(7) 増井・前掲注(5)評釈。

(8) 司法研修所編『改訂行政事件訴訟の一般的問題に関する実務的研究』九三頁（二〇〇〇年、法曹会）。

(9) 塩野宏『法治主義の諸相』六三頁（二〇〇一年、有斐閣）（初出、「制定法における目的規定に関する一考察」成蹊法学四八号二八頁（一九九八年））は、「処分要件の解釈そのものではなく、これを前提としたうえで、取消訴訟における原告適格の法的判断基準として、目的機能が機能することがある。……これも、単なる解釈の指針としてではなく、解釈権者を拘束する規範となっている。」としつつ、「しかし、この機能は、最高裁判所の判決（平成九・一・二八）によって、著しく減退している」とする。

(10) 民衆訴訟については、「国又は公共団体の機関の法規に適合しない行為の是正を求める訴訟で、選挙人たる資格その他自己の法律上の利益にかかわらない資格で提起するものをいう。」と定義し（行訴法五条）、このような民衆訴訟は、法律に定める場合において、法律に定める者に限り、

提起することができるものとしている（行訴法四二条）。小早川・前掲注(2)論文四五頁は、「行政訴訟には、個々人の個別的な利益に関わる一定の主張を基礎とする訴訟である主観訴訟と、そのような個々人の利益とは区別された一定の公益の主張を基礎とする客観訴訟とがありうるが、現行法における抗告訴訟は基本的に主観訴訟の制度であると解される。そこで、例えばある処分の取消しを求める訴えが、一定の者の個別的な利益のためではなくもっぱら公益の実現のために提起されたとすると、そのような訴えは、仮に法律上の争訟に関するものではあるとしても、主観訴訟として訴えの利益があるとはいえず、不適法とされることになる。」とする。

(11) 阿部泰隆「基本科目としての行政法・行政救済法の意義（一）」自治研究七七巻三号二三頁（二〇〇一年）、「基本科目としての行政法・行政救済法の意義（四）」同七七巻七号三頁（二〇〇一年）。

(12) 阿部泰隆「原告適格判例理論の再検討（上）」判時一七四三号一六八頁（二〇〇一年）。また、阿部・前掲注(5)評釈は、「そもそも運賃認可制度は、独占企業の一方的な運賃設定に対して利用者を保護する制度で、その基準は適正原価・適正利潤ということで、いちいち明示の規定はなくとも制度の趣旨から利用者の利益を保護する制度である。」とする。

(13) 原田尚彦「運送事業と許認可行政」ジュリスト四六三号二二―二三頁（一九七〇年）は、「運送事業の事業監督をめぐる法律関係は、表面上は運輸行政庁と事業者の関係として現われるが、その本来の当事者は利用者である公衆であって、監督行政は行政庁・事業者・利用者の三面関係として配慮さるべきものである。ところが、在来の現実においては、運輸当局はともすると業界と密着し事業者保護に偏するあまり、肝心な利用者の利益を無視して許認可権を行使した実績がないではない。かかる疑惑を排除し運輸行政を真に利用者のものとするためにも、筆者は、真に利害関係を有する近傍の利用者が許認可の瑕疵を攻撃する道だけは確保すべきだと思う。」とする。

(14) 芝池義一「取消訴訟の原告適格判断の理論的枠組み」『京都大学法学部創立百周年記念論文集第二巻』九七―一〇〇頁（一九九九年、有斐閣）。

(15) 前掲注(3)判決（大阪地判昭五七・二・一九判時一〇三五号二九頁）。

(16) 芝池・前掲注(14)論文九九―一〇〇頁。また、阿部泰隆「原告適格判例理論の再検討（下）」判時一七四六号一八四頁（二〇〇一年）は、私人による行政法の執行の監視という視点をあげ、「鉄道の料金認可、ジュース訴訟に見る消費者保護の行政施策、環境行政などが、本来の受益者である鉄道の利用者、消費者、公害の被害者などを排除して決定されるのも、不公平である上、行政が法律をしっかりと執行するためには、これらの受益者を監視役にするの

が適切である。アメリカで私人による法の執行とか環境法の領域における市民訴訟とか私的法務総裁という発想があるのもそのためであり、ドイツで環境情報公開法が制定されたのも、市民に情報を公開して、それによって企業と行政をコントロールしようというものである。原告適格の第三者への拡大はこのような観点からも正当化できる。」とする。

(17) 先に触れた最三小判平九・一・二八民集五一巻一号二五〇頁は、原告適格肯定の理由づけの一つが下位法規である政令の規定の解釈を通じて行われているが、この点は疑問である。同判決の評釈である桑原勇進「開発許可処分取消訴訟の原告適格」『行政判例百選II〔第四版〕』四一九頁(一九九九年、有斐閣)は、「法律の趣旨は当該法律自体によって定まっているのであって、下位法規の内容に規定されるのではない。下位法規の内容が上位法規の趣旨を推測させるものではあるとしても、言わば傍証にすぎない。」とする。また、最一小判平一〇・一二・一七民集五二巻九号一八二一頁は、風営法の目的規定である一条及び許可基準を定める同法四条二項二号から個別的利益を保護する趣旨は読み取れないとしつつ、施行令や施行条例によって個別的利益保護を目的とする定めを置くことを禁じているとまでは解されないとするが、下位法規の内容によって原告適格が肯定される余地を認めた点で、同様に疑問である。