

1 これまでの訴訟経過

- 2014年10月7日 リニア中央新幹線工事計画が認可される。
- 2016年5月20日 本訴訟提訴（甲事件：H28年（行ウ）第211号）
- 2019年3月13日 追加提訴（乙事件：H31年（行ウ）第115号）
～併合決定で1体の裁判に
- 2020年12月1日 原告適格に対する中間判決～781名中532名が原告適格却下
→適格を認められた原告は訴訟継続（本体訴訟）
下された一部は控訴（→適格控訴審：R3年（行コ）第19号）
- 2023年7月18日 本体訴訟判決（請求棄却判決）
→控訴審へ（R6年（行コ）第244号：東京高裁17部）①
- 2023年11月28日（R3（行コ）第19号への判決）
→一部認容判決（36名差戻、他は控訴棄却）
→差戻審はR6年（行ウ）第356号：東京地裁2部・進行協議中②
→一部は上告・上告受理申立：係属は最高裁第三小法廷
上告：R6（行ツ）第266号③
上告受理申立：令和6年（行ヒ）第323号③

2 各訴訟の現在の状況

- ① 地裁判決の誤りについて審議中：特に「安全な乗り物の利用の権利」「南アルプスの自然を享受する権利」について、また、最近の水枯れ・地盤沈下等判決後の問題点について主張。岐阜の状況が収束しつつあるのでそう遠くない時期に結審になるかも。
- ② 本体訴訟の地裁判決を前提に主張・証拠を整理中。「相模原の水問題」等に限らない「差し戻された以上全論点について審理すべき」としているが、主張しなおす形になるため工夫している。年内に弁論入るかも。
- ③ 「原告適格」による原告の切り捨てが不適切な結論を招来しているとして岐阜の問題等を例に主張を出しているが、いつ結論が出るか不明。結論を変更すると「弁論」が開かれる。

以上