

令和6年(行ウ)第105号 大深度法認可取消請求事件

原告 三木一彦 外44名

被告 国

## 準備書面(2)

2025年2月4日

東京地方裁判所 民事第2部 御中

原告ら訴訟代理人弁護士 島 昭宏



同 寺田伸子



同 足立悠



同 堂跡あやこ



被告準備書面(1)に対し、以下のとおり反論する。

なお、本書面より、リニア中央新幹線品川・名古屋間を先行整備する事業を示す「本事業」と区別し、大深度法16条に基づく本件認可によるトンネル工事にかかる事業を「本件大深度事業」と呼ぶこととする。

### 第1 大深度法の要件充足性

#### 1 大深度法16条1号

##### (1) 第3・1について

##### ア 大深度法4条4号「一般の需要」について

(ア) 一般の需要

被告は、同 (3) で、「大深度法 4 条 4 号にいう『一般』の需要とは、特定の他人の需要に応ずるものではないことを意味するにとどまるものであるところ (乙 2・46 ページ参照)」と述べる (被告準備書面 (1) 【35 頁】)。

しかし、同箇所は、「この鉄道事業 (第一種～第三種鉄道事業) のうち『一般の需要に応ずる』ものに限られ、特定の他人の需要に応ずるものは該当しない」としているに過ぎない。したがって、特定の他人の需要では足りず、文言通り「一般の需要」、すなわち広く不特定多数を対象とした需要に対応することが必要であり、被告の主張は、明らかな誤導である。

(イ) 大動脈の機能

同じく同 (3) で被告は、「中央新幹線が、現在東海道新幹線が担っている三大都市圏間の高速かつ安定的な旅客輸送という、我が国の国民生活および経済社会を支える大動脈の機能を中長期的に維持・強化するものであり、同時に、大動脈の二重系化により災害リスクに備えるものであって、国民生活および国家経済にとって極めて重要である」と主張する。

しかし、リニア中央新幹線が、三大都市圏間の高速かつ安定的な旅客輸送による「大動脈の機能を中長期的に維持・強化するもの」でもなく、「災害リスクに備える」ものともならないことについては、訴状 第 2 「2 リニア中央新幹線自体の公益上の必要」において述べた通りである (同 【28～31 頁】)。

(ウ) 需要予測と強い要望

被告は、小委員会が独自に行った需要予測や沿線自治体等から中央新幹線の整備促進に関する強い要望が寄せられていることを挙げて、一般

の需要が存すると主張する。

しかし、前者について、乙 7・7 頁及び参考資料 12 頁「需要予測結果」は、ルート選定における伊那谷ルートと南アルプスルートを主に比較したものであり、一般の需要に応ずるものであるかについては無関係である。また、開業年の遅れや東海道新幹線から「のぞみ」を大幅に減らす予定であること(乙 7【2 頁】)が十分に加味されていない可能性が高い。

また、後者について、被告は、「後記 3(2)ウ・40 ページ」、すなわち、乙 5 の 2・別添 1-3 を引いている。しかし、同資料は、あくまで「各都道府県における期成同盟会等により構成された「リニア中央新幹線建設促進期成同盟会」及び「リニア中央新幹線建設促進経済団体連合会」等からの「強い要望」である。リニア中央新幹線の建設を促進するために組織された団体からの要望を挙げて「一般の需要」の根拠としようとするなど、笑止である。逆にいえば、これらの団体を挙げざるを得なかったのは、実際に乗客として想定されている市井の市民やリニア中央新幹線のルート付近の沿線住民から強い要望がないことの証左であろう。各地で反対運動が起きていることも同様である。

#### (エ) 小括

以上の通り、本件事業が、一般の需要に応ずる鉄道事業ではないことは明らかであり、大深度法 16 条 1 号を充たない。

#### (2) 第 4・1 について

被告は、原告らが、鉄道事業法の要件を緩和している全幹法、土地収用法の要件を緩和する大深度法と、二重に要件を緩和している点で、みなし規定は適用すべきでない旨の主張をしていることへの反論として、大深度法が土地収用法の要件緩和をしているものではないと主張する(同(2)ア(ウ)【52 頁】)。

しかし、『詳解 大深度地下使用法』でも、「大深度地下使用法は、土地所有

者等による通常の利用が行われない大深度地下に、公法上の使用権を設定するものであるが、従来、大深度地下に相当する地下を使用する場合には、土地収用法による収用・使用、民法による区分地上権の設定、公物管理法による占用許可等によっていた。本法の施行後も、引き続き、これら既存の制度による大深度地下の使用は可能である」と記載されている（乙 2【26 頁】）。被告も認める通り、土地収用法の手続きによっては時間がかかるため、あえて大深度法での認可を取得するという方法を取っていることからすれば、大深度法が土地収用法の要件を緩和していないという評価は成り立ち得ない。

また、臨時大深度地下使用調査会答申において、「大深度地下は、公益性を有する事業による利用を土地所有権に優先させても私有財産権を侵害する程度が低く、使用権の取得に関する補償は不要と推定されるという特性を有する。したがって、大深度地下利用制度は、事業が大深度地下で施行されることを確認することにより、『得られる公共の利益』が『失われる私的な利益』を上回っているとの判断を定型的に行う制度であり、この点において現在の土地収用制度と異なるものである」としている（甲 13【29 頁】）。このように大深度法は、得られる公共の利益が失われる私的な利益を上回っていることを条件として、原則補償不要で定型判断を可能としている点でも、土地収用法は大深度法の要件を緩和しているものといえる。

このように、大深度法が土地収用法の要件を緩和していることは明らかであるため、「みなし規定」を適用することによって 16 条 1 号の要件を充足したことはない。

## 2 大深度法 16 条 3 号

### (1) 第 3・3 について

被告は、同 (1) で、大深度法 16 条 3 号の「公益上の必要」を判断するにあたって、『詳解 大深度地下使用法』から（乙 2【97 頁】）、①事業を施行する必要性及びその必要性が公益目的に合致しているかどうか（事業の必要

性・公益目的)、②大深度地下の使用権を取得することの必要性(大深度地下使用権取得の必要性)が認められるかどうかを挙げる(被告準備書面(1)【37頁】)。

ア 事業の必要性・公益目的

(ア) 小委員会答申

被告は、同(2)アで、上記①の根拠として、交通政策審議会の小委員会答申を挙げる(乙7)。

a 同(ア)について

被告は、リニア中央新幹線の整備によって「三大都市圏の高速かつ安定的な旅客輸送を中長期的に維持・強化する」と述べるが、争う。詳細は、前述のとおり訴状で述べた(同【28～31頁】)。

b 同(イ)について

(a) 被告は、「東海道新幹線『のぞみ』型が担っている輸送ニーズの多くが転移することになり、東海道新幹線のサービスを『ひかり』・『こだま』型を重視した輸送形態へ変革することが可能となる結果、東海道新幹線利用者の利便性向上や東海道新幹線沿線地域の活性化に寄与することが期待される」と述べる(乙7【2～3頁】)。

しかし、東海道新幹線の「のぞみ」型が減少することが東海道新幹線利用者の利便性向上や東海道新幹線沿線地域の活性化に寄与することは、以下の通り、当時の状況からみても、あり得ない。

(b) 2023年10月20日、被告(国交省)は、「リニア中央新幹線開業後の東海道新幹線の利便性向上等のポテンシャルについて」(甲66の1～1の2)という調査を公表している(以下「2023年利便性調査」という)。これは、当時、リニア中央新幹線の着工を認めていなかった静岡県に対し、同県にとってのメリットを提示したものであることから、建設を急ぐJR東海に相当程度寄り添った内容となっているとみるの

が自然である。

この中では、まず、東海道新幹線利用者の 3 割がリニア中央新幹線にシフトすることをもって、輸送力に余力が生じるとしている。実際に 3 割もの利用者がシフトするかどうかは措くとしても、輸送力に余力が生じることと、需要が 3 割増える（ないし掘り起こされる）ことは同義ではない。それどころか、3 割近くの需要が単に失われる可能性すらある。なぜなら、現在、東海道新幹線のほとんどは「のぞみ」型であり、失われる 3 割も「のぞみ」型の利用者だとすれば、「こだま」「ひかり」型を増やしたところで、何ら関係がないからである。従来より「こだま」「ひかり」型の需要が高いのであれば、現在においてもそれらの本数は増加してしかるべきであるのに、そうはなっていない。それは、単に需要がないか、需要があったとしても運賃と輸送コストのバランスで増やせないかのどちらかである。

(c) また、仮に「こだま」「ひかり」型が増やされるとしても 1.5 倍（甲 66 の 2 参照。1.5 倍になる前提での試算をしている）、品川～名古屋間だけであれば、1.1～1.2 倍程度（甲 66 の 2 【7 頁】参照）だと考えられている。そうすると、そもそも利便性自体ほとんど上がらない可能性が高い。例えば、静岡駅では 20 分に 1 本が 12 分に 1 本になるとの予測だが、現在の「のぞみ」型が、1 時間当たり 12 本、つまり 5 分に 1 本であることと比較すれば、それは著しく少ないと言わざるを得ない。

以上の通りである上、甲 66 の 2 は JR 東海ではなく、被告が発表した資料であることから、JR 東海が本当に「こだま」「ひかり」型を増やすかははなはだ疑問である。JR 東海という私企業の事業を頼りにして、リニア中央新幹線の必要性や公益性を判断することに合理性は認められない。

c 同（ウ）について

被告は、「我が国が独自に開発してきた高速鉄道技術を世界的に発信」を期待する旨の記載があると主張するが、多数の報道等があるように、現実にはシールドマシンのトラブルや湧水等の問題が続き、開業時期がどんどん後ろ倒しになっている有様である。このような欠陥「技術」であるため、結局、リニア中央新幹線の技術は輸出できていない。

d 同（エ）について

被告は、東海道新幹線に比してリニア中央新幹線は相対的に地震の影響が少ないため「代替路線として大きな意味がある」と主張するが、争う。

地震学者の石橋克彦名誉教授（神戸大学）は、「リニアは、早期地震警報システムが地震発生をとらえると、走行中の列車は急減速し支持車輪で普通の鉄道列車と同じように接地走行となります。そこを激震動が襲えば、ガイドウェイと列車がともに激しく揺さぶられ、両者の揺れ方の違いで激しく接触し、ガイドウェイが損壊して列車が外に飛び出すことが起こり得るでしょう」と述べる（甲 67）。地震によってリニア方式でも脱線は起こり得る上、在来新幹線以上の被害をもたらす可能性すらある。

また、同名誉教授は、地下は一般的には地震の影響を受けにくいとしつつも、「地質条件によってはトンネル内でも地震動が強いし、広範囲で歪（ひずみ）・応力（力のかかり具合）の変化が必ず生じます。内壁の損傷などが起き、ひび割れた箇所から高圧の水が噴出すれば、トンネルが水没する事態が起こりかねません」としている。さらに、「さらに東京－名古屋間のリニアは、少なくとも 6 本の主要活断層帯を横切っています。活断層型地震はいつ起きるか全くわからず、活断層がずれてリニアを直撃すれば、大惨事を招くでしょう。南海トラフ巨大地震と連動することも考えられる。リニアは地球上で最も地震危険度の高い地帯に建設され

ていると言えます」と、リニア中央新幹線のルート自体がリスクであることを指摘している（同）。

よって、地震の影響が大きいことは、東海道新幹線もリニア中央新幹線も同じである上、ルートが同じ活断層を横切っていることから、代替路線とはなりえない。

#### （イ）小括

被告は、国土形成計画を本件事業の必要性の根拠の一つとして挙げているが、この点についても、訴状において十分に主張した（同【28～31頁】）。

また、訴状でも主張したとおり（同【26～28頁】）、『詳解 大深度地下使用法』によれば、「事業を施行する必要性及びその必要性が公益目的に合致しているかどうか（公益適合性）」については、「大深度地下の使用の開始時期が、余りにも遠い将来に設定されている場合には、公益目的に合致しないものとして拒否すべき場合がある」とされている（甲11【97頁】）。

被告においても、同じ証拠を引用しており（乙2）、第2回口頭弁論期日において、同記述が存することは争わない旨回答したのであるから、この点についても、主張を補充されたい。

以上の通り、本件事業には、必要性もなければ、公益目的も認められない。

#### イ 大深度地下使用权取得の必要性

そもそも、大深度地下使用权取得の必要性は、いわば大前提である。すなわち、必要性がなければ、大深度地下の利用はできない。また、必要性があるだけでは足りず、得られる公共の利益と失われる私的の利益とを比較衡量し、前者が後者を上回る場合にのみ、本要件の充足性が認められるものである。臨時大深度地下利用調査会答申においても、大深度法の制度を用いる場合であっても、『得られる公共の利益』と『失われる公共の利益』との比較考量は必要である」（甲13【29頁】）としている。

以下の通り、本事業においては、大深度地下使用のルートありきで検討が行われており、「得られる公共の利益」と「失われる公共の利益」との比較考量がなされていない。

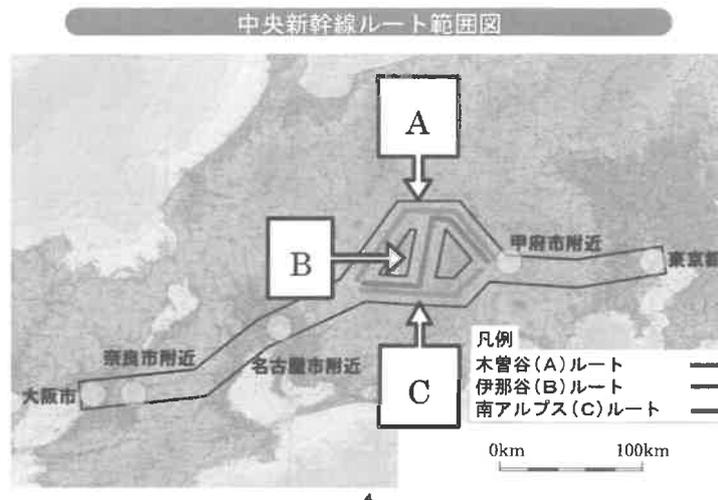
(ア) 直線に近い線形

被告は、同 (3) アで、「本件事業計画に定められた内容のうち、路線の位置や技術的構造は合理的であると認められる」と主張する。

しかし、「超電導リニアの超高速性を踏まえ・・・できる限り直線に近い線形で選定されている」ことと上記合理性とがどう関係するのか、不明である。「できる限り直線に近い線形」を優先すれば、ルート上の所有権や沿線住民の平穏生活権、自然環境、地震の危険性等、その他を必然的に犠牲にすることになる。そうだとすると、速達性という経済的自由の中でも他の選択肢があり得る優先度の低い権利を、人格権や財産権に優先して検討していると言わざる得ず、合理的とは到底認められない。

そもそも、下の図の通り、大深度法対象地域においては、1 ルートのみしか提示されていなかった。なお、大深度対象地域外では、中央新幹線小委員会においては、採用された南アルプスルート (C ルート) の他、伊那谷ルート (A ルート) 及び木曾谷ルート (B ルート) も候補に上がっていたが、「できる限り直線」に近いルートは南アルプスルートのみであった。また、小委員会の中間とりまとめ時点ですでに、木曾谷ルートは検討から除外されていた (甲 68)。実際の審議においても南アルプスルートありきで議論が行われていたのである (甲 69)。よって、その他の2つの検討されたルートについては、アリバイ的に候補に入れられたにすぎなかった。

このように、大深度法対象地域に限らず、ルートを必要性の観点から検討していなかったのである。



(図：中央新幹線小委員会中間とりまとめ 参考資料4頁より。A～Cは原告ら代理人が加筆)

#### (イ) 居住環境等への影響

被告は、同(3)イ第1段落で、「本件事業の施行・供用に伴う騒音や振動等による沿線地域の居住環境等への影響を最小限のものとするためには・・・大深度地下を使用する必要性が認められる」と述べる。しかし、これまでも述べた通り、大深度地下の工事のために多数の陥没事故が発生する等、「沿線地域の居住環境等への影響を最小限のもの」とはなっていないどころか、極めて深刻な被害を発生させている。

また、第2段落では、「大深度地下を使用することにより、事業期間を短縮」できるとしているが、大深度地下工事には困難性が伴うことは、明らかである。シールドマシントラブルや湧水等で計画がどんどん後ろ倒しになっていることがその証左であり、むしろ、大深度地下使用は、事業期間が長くなる要因となっている。そもそも、前述のとおり、住宅地の地下を通ることありきでルート選定をしたこと自体が誤りである。よって、当該理由は、大深度地下使用の必要性とは言えない。

なお、『詳解 大深度地下使用法』では、「地表や浅深度地下において用地を容易に取得しうる代替案がないかどうかといった検討は、本号判断の問題として、行われるべきものである」とされている(乙2【98頁】)。

当該検討について、ルート選定の段階を踏まえた形で主張を補充されたい。

(ウ) よって、大深度地下使用権取得の必要性も認められない。

#### エ 小括

以上の通り、本件事業は、事業の必要性・公益目的及び大深度地下使用権取得の必要性がいずれも認められず、よって「公益上の必要」が認められないことから、大深度法 16 条 3 号の要件を充たさない。

### (2) 第 4・2 について

#### ア 処分後の事情

被告は、同 (2) アにおいて、抗告訴訟における「違法判断は処分時点の事情を基準とすべきである」として、「原告らが、本件処分後の事情をるる述べて本件事業に係る公益上の必要性が変化したなどと主張する点は、かかる抗告訴訟の本質を見誤るものであり、主張自体失当である」と述べる。

たしかに、直接的には「違法判断は処分時点の事情を基準とすべきである」との点は、その通りである。しかし、処分時点で潜在的に存在していたり、十分に予測可能だった事情が、その後になって顕在化することもある。また、処分時点での事情を裏付ける間接事実になり得るものもある。

したがって、**処分後の事情であっても、違法判断の基礎となり得る事実は当然に存在する**のであって、主張自体失当などとして切り捨てようとすることは、それこそ抗告訴訟の本質を見誤るものである。

#### イ 裁量権逸脱濫用

以上の通り、本件認可は、訴状の主張に加え、国交大臣が第 16 条 3 号の要件該当性を判断するにあたって、JR 東海の他事業である東海道新幹線の増減という考慮すべきでない事गरらを考慮し、地震のリスクやルート選定段階でのルート上の所有権や沿線住民の平穩生活権、自然環境について考慮すべきであったのにこれをせぜずにされたものである。よって、裁量権を

逸脱ないし濫用によってなされたものであり、違法である。

### 3 大深度法 16 条 4 号

#### (1) 第 3・4 について

被告は、同 (1) で、大深度法 16 条 4 号が定める「事業者が当該事業を遂行する十分な意思と能力を有する者であること」との要件について、『詳解大深度地下使用法』をひいて、①～③等から客観的に判断されるべきとする(被告準備書面 (1) 【42 頁】)。

#### ア 同 4 (2) について

##### (ア) 法的な観点について

被告は JR 東海が全幹法 6 条 1 項、同法 8 条、同法 9 条 1 項を根拠に、法令上、本事業を施行する能力があると認められると主張するが、争う。これまでも述べた通り、本事業は大深度法 4 条が限定的に掲げる事業に該当せず、同 16 条 1 号の要件を充たさない。

また被告は、JR 東海が大深度法 14 条 1 項に基づく認可の申請をしたことも、本事業を遂行する意思と能力があることの根拠とするが、これも争う。認可の要件が、形式的に認可の申請をしたことのみで充たされるのであれば、実質的な審査や判断は行われなことになるのであり、規定を空文化するものである。

したがって、JR 東海は法的な観点からみて、本事業を遂行する十分な意思と能力があるとはいえず、実質的な検討が必要である。

##### (イ) 資金面について

被告は、本事業計画書に記載されている本事業に要する経費「5 兆 5236 億円」について小委員会の答申が「事業を遂行することが可能」と判断したことを根拠として、JR 東海が資金面からも十分な意思と能力を有すると主張するが、争う。

訴状記載のとおり、本事業に要する経費は 7 兆 482 億円に変更した

(2021年4月27日公表)。当初の認可から9年間で約30%、約1.5兆円も、予算が膨らんだことになる。これは当初の経費の算出が杜撰ないしは虚偽であったことを示す事実である(訴状【34頁】)。また、これも訴状記載のとおり、JR東海は、本事業について、当初は自前で資金調達し実施すると主張して本件認可を受けたものの、財政投融资に依存し、さらにはこのように予算を著しく増額させたことになる(訴状【35頁】)。このことは、本件認可の時点においても、JR東海が資金面で十分な意思と能力を有していなかったことを示す確たる証左である。

(2) 第4・3について

ア 工事のトラブルについて

(ア) 同(2)アについて

被告は、同(ア)において、違法判断の基準時は処分時点であり、その後には工事のトラブルが発生したことは違法判断には無関係であると主張するが(被告準備書面(1)【57頁】)、争う。

仮に被告の主張するとおり処分時点を基準とするとしても、**本件認可後に、事前調査の杜撰さや、施工管理能力の欠如が露呈し、シールドマシンの欠陥等のトラブルが続出したことは、処分時点で事業遂行能力等が欠如していたことに原因があり、これらのトラブルはその結果である。**

被告は、同(イ)第2段落で、各トラブルは本件処分の約3年後の出来事であり「相当な時間的隔離がある」から、推認は成り立たないとも主張するが、これも争う。本事業は、工事完了時期が、工事開始時において「令和9年以降」(=2027年以降)とされていたものが、現在では2034年以降とされるような長大かつ未確定の工事期間を要するものである。このことから考えても、約3年という期間が「相当な時間的隔離」があるとは到底認められない。

さらに被告は、第3段落で「本件事業では地下トンネル区間が多く、

地盤の状況等について事前の予測が困難な面がある上、人口集積地域で重大な事故を起こさないように細心の注意を払って工事を施工する必要があり、特に施工開始当初は、その後の工事を円滑に進めるために、発生した問題に対する十分な再発防止の検討が求められることなどの点を踏まえれば、原告が指摘するトラブルは事業遂行能力の欠如を推認させる事情ではないと主張する。

しかし、被告の挙げた上記の点は、住宅地の下に地下トンネルを掘削する本件大深度事業では当然のことをいうにすぎず、主張自体失当である。また工事が長期間に亘るのであれば、工事にかかる前に予測、対策を十分に検討すべきであり、被告には本件認可の時点でそのような能力が欠如していた。

#### (イ) さらなるトラブルについて

訴状提出後の報道によれば、後述のとおり、本件事業により、東京都町田市で湧水等が発生しており、また各地で地盤沈下が発生している。これらの事実により、JR 東海による事前の地盤状況等の調査が不十分であり、同社は適切な施工を講じる能力が欠如していたことがまたも露呈した。

このように**現在も次々に発生する新たなトラブルは、被告の能力の欠如が顕在化したものであるから、本件認可の違法性を判断するにあたっては、重要な事実として考慮されるべきである。**

#### イ 資金面について

資金面についても同様であって、工事予算の認可後 9 年間で約 30%もの大幅な増額がなされたことは、認可時に資金面での能力が欠如していたことを示す事実である。

しかも、当初の費用総額の 50%以上を占める 3 兆円は財政投融资である。この事実からすると、当初から自前での資金調達が本当に予定されていたと

は考えにくく、被告は「財政投融資の手法の活用・工夫」などという言い回しをするが、JR 東海は本事業について、結局のところ国からの借金に依存している。そして、費用の 50%以上を賄う財政投融資の目的が「中央新幹線全線の早期開業を実現するため」というにもかかわらず、このように工事が無期限に延長される事態となつては、まったく不合理である。早期開業は既に不可能となつており、JR 東海には当初から本事業を遂行する能力がないことはいうに及ばず、意思すらないことは明白である。

#### ウ 裁量権逸脱・濫用

被告は、大深度法 16 条 4 号を充足するか否かの基準については、「十分な」との不確定概念をもって規定されているから一定の幅を認めざるをえないとし、その判断については国交大臣の合理的な裁量に委ねられているとする。そして、同大臣の裁量に基づく判断は、重要な事実の基礎を欠くか、又は社会通念に照らし著しく妥当性を欠くと認められる場合に限り、違法となるとする。

しかし、大深度法に基づく使用の認可が、土地所有権等の権利を制限する効果を有するものである以上、「十分な」との不確定概念は厳格に判断すべきである。また、訴状でも述べた通り（同【36 頁】）、国交大臣には認可をするための裁量権は認められない。

本件認可は、上記のように現在も発生し続ける数多くのトラブルや財政投融資に依存する資金状況について考慮せずになされたものであり、裁量権を逸脱濫用するものであるから違法である。

#### 4 大深度法 16 条 5 号

##### (1) 第 3・5

被告は、本事業が、基本方針に定められた ①大深度地下における公共の利益となる事業の円滑な遂行に関する基本的な事項、②大深度地下の適正かつ合理的な利用に関する基本的な事項、③安全の確保、環境の保全その他大

深度地下の公共的使用に際し配慮すべき事項、④その他大深度地下の公共的使用に関する重要事項に適合するとして、大深度法 16 条 5 号の要件を充たすと主張する（被告準備書面（1）【44 頁】）。

しかし、以下に述べるとおり、本件事業は上記①及び③を充たしておらず、したがって、大深度法 16 条 5 号の要件を充たしていない。

ア ① について

基本方針は上記①の具体的内容として公共の利益となる事業であること及び事業の円滑な遂行に関する方策がとられていることを求めている（甲 14・1 ないし 3 枚目）。

しかし、本件事業に公益適合性がないことは、前記大深度法 16 条 3 号に関する主張のとおりである。

さらに、「事業の円滑な遂行に関する方策がとられていること」の一内容として、基本方針は「事業に係る説明責任」を掲げるところ、以下のとおり JR 東海の情報公開は不十分であり、説明責任を果たしていない。

- a) 本件事業において発生した東京都町田市における地下水及び空気の湧出について（詳細は後述）、JR 東海は 2024 年 12 月 22 日及び同月 23 日にオープンハウス型説明会を開催した（甲 70）ものの、未だ地域住民の理解が十分に得られないまま、翌 24 日から同月 26 日までの間に保全掘進を行い、シールドマシンを 5m 進めた（甲 71）。
- b) 東京都町田市の湧水等については 2024 年 10 月 22 日に掘進を中断したところ、ホームページ上での公表はその 7 日後である同月 29 日であった（甲 72）。
- c) 静岡県における大井川流量減少については、JR 東海の情報提供や検討が不十分だとして静岡県は着工を認めておらず、未だ議論が続いている状況である（甲 72）。
- d) 後記岐阜県瑞浪市における井戸の水位低下についても、JR 東海は水

位低下が確認されてから3か月もの期間が経過してから岐阜県に報告している（甲72）。

このように情報提供が不十分であったり、速やかな情報開示をしていないJR東海の姿勢からは、住民への周知措置を適切に行っているとは認められず、事業の円滑な遂行のための方策がとられているとはいえない。これは本事業計画が処分時において基本方針に適合していなかったことを推認させる事実である。

イ ③について

被告は、同(4)イにおいて、「本件事業計画による地下水及び地盤変位への影響については、2018年8月1日に学識経験者への意見聴取が行われており、JR東海の実施した調査、環境予測及び評価の内容はいずれも妥当であるとの見解が示されている」と主張する（被告準備書面(1)【47頁】）。

しかし、2025年1月18日、岐阜県瑞浪市大湫町にある本事業工事現場付近で生じた地盤沈下について、JR東海は、本事業工事に起因している可能性が高いことを明らかにした（甲73）。同町では、2024年2月以降に井戸やため池などで水位が低下し、同年8月には最大で7.7cmの地盤沈下が確認されている。

また、2025年1月22日、JR東海は、岐阜県中津川市の本事業工事現場真上を通る市道で最大3.36cmの地盤沈下が発生していることを明らかにした（甲74）。

本事業工事の影響により想定外の水位の変化や地盤沈下が生じている事実は、JR東海が事前に実施した調査、環境予測及び評価の内容が妥当ではなかったからにはほかならない。

したがって、本事業計画は環境の保全のための措置が十分にとられていなかったといえ、③に適合していない。

ウ 小括

以上より、本事業計画は基本方針に適合せず、大深度法 16 条 5 号の要件を  
満たしていない。

## 第 2 違憲無効

### 1 法令違憲

#### (1) 憲法 29 条 2 項違反

##### ア 一物一権主義について

被告は、第 4・4 (2) アで、『一物一権主義』とは、物権の客体は独立した 1 個のものでなければならないという、物権の独立性・単一性（又は排他性）に係る概念である。1 個の土地（所有権）上に、所有権の内容を制限する他の物件（地上権等）を設定することは、一物一権主義に反するものではなく、当然に許容されているから、大深度法所定の使用の認可によって取得する土地の使用権（同法 25 条参照）が物権類似の権利（乙 2・113 ページ参照）であるとしても、これが一物一権主義に反する権利の設定であるとはいえない。」と主張する（被告準備書面 (1) 【61 頁】）。

##### (ア) 排他的権利

たしかに、一物一権主義は、物権の独立性、単一性、そして排他性に係る概念である。物権にはこの排他性があるために、同一の「物」の上には、同一の内容を有する物権は存在してはならない。それが一物一権主義という原則である。

物権のうち、所有権は、物を全面的に支配する権利であって、その内容は物（土地を含む）を使用・収益・処分する権能である。被告が例示する地上権や永小作権、地役権などの用益物権は、土地の使用権能と収益権能しか持たない。また抵当権は、土地の換価処分により優先弁済を受ける権利であるから、土地の処分権能を本質的内容とする。これらの他の物権（制限物権）は所有権と違って、土地を全面的に使用する権利

ではないため、一物一権主義に反しない。

#### (イ) 使用権

そこで、大深度法の認可に基づく「使用権」についてみると、被告も認めるように当該「使用権」は「物権類似の権利」であって、名前は「使用権」だが、「みなし物権」である。当該「使用権」が、他人の所有権に帰属する土地を使用し、収益する権能であることは明らかである。

さらに、当該「使用権」は、土地の処分権能に多大な影響を及ぼす。すなわち、大深度法に基づく認可がいったん認可事業者に付与され、施設や工作物が設置されれば、土地所有者等がこれらを撤去することはほぼ不可能であること、また大深度地下の使用により地上部分に変化や被害が生じ、土地所有権が重大な影響を受けることからすると、大深度法に基づく「使用権」が設定されてしまえば、土地所有者等が土地を処分しようとする際には、当該「使用権」という負担を（無償で）引き受けざるを得ない。

このように、大深度法に基づく「使用権」は、土地を全面的に支配する所有権と、実質的には同一ないしは両立できない内容の権利である。このような「物権」の創設は、所有権の排他性により導かれる一物一権主義に反することは明らかである。

#### イ 立法目的と立法事実

被告は、「大深度法の立法目的は、同法 1 条に定められたとおり、公共の利益となる事業の円滑な遂行と大深度地下の適切かつ合理的な利用を図る点にある」と主張し、原告の主張は立法目的と立法事実とを混同するものであると述べる。

しかし、立法目的とは、立法が実現しようとする目的のことであり、形式的に法の 1 条をなぞれば、それすなわち立法目的である、というものではない。

森林法違憲判決においても、森林法 6 条の立法目的については、旧森林法（明治 40 年法律第 43 号）の立法の過程における政府委員の説明に照らして検討されており、「昭和 26 年に制定された現行の森林法は、明治 40 年法 6 条の内容を実質的に変更することなく、その字句に修正を加え、規定の位置を第 7 章雑則に移し、186 条として規定したにとどまるから、同条の立法目的は、明治 40 年法 6 条のそれと異なったものとされたとはいえないが、森林法が 1 条として規定するに至った同法の目的をも考慮すると、結局、森林の細分化を防止することによって森林経営の安定を図り、ひいては森林の保続培養と森林の生産力の増進を図り、もつて国民経済の発展に資することにあると解すべきである。」と判示され、単純に法の 1 条の文言のみをもって立法目的を特定してはいない。

また、仮に大深度法 1 条に立法目的の説明が尽くされているとするとしても、同条における「事業の円滑な遂行」「大深度地下の合理的な利用」との表現は抽象的に過ぎ、それが具体的に、また実際にどういうものなのかを明確にしなければ、法の合憲性は審査できない。そして、大深度法の立法目的については、調査会答申や基本方針に照らせば、「事業の円滑な遂行」とは権利調整を省き、地権者への補償を排除することにほかならない。

#### ウ 公用制限の必要性・合理性

被告は、大深度法 25 条により、事業区域に係る土地その他の権利を有する者は大深度地下の使用の受忍を内容とする公用制限を受けることとなり、他方で「土地については、公共の福祉を優先させるものとする。」（土地基本法 2 条）との規定などを根拠に、土地所有権については財産権一般に比して広範な規制が予定されているとしたうえで、大深度法による公用制限は、「土地所有者等による通常の利用が行われない大深度地下の利用を制限するものにすぎず、土地等が実質的な損失を被ると考え難いから、

土地その他の権利に対する制約の程度は限定的である。」と主張する。

#### (ア) 公用制限の目的

さらに、被告は、かかる大深度法の公用制限の目的及び必要性について、以下のように主張する。すなわち、その目的は「大深度地下の使用の認可に際して当該事業区域に係る土地その他の権利に一定の公用制限を加えることは、公共の利益となる事業の円滑な遂行と大深度地下の適正かつ合理的な利用を図るという目的（同法1条）を達成する上で必要不可欠といえるところ、かかる目的が、正当性を有し、公共の福祉に適合するものであることは明らかである」とする。

しかし、上記の被告の主張は、結局のところ「大深度法による公用制限は、大深度法1条記載の目的を達成する上で必要不可欠であるから正当性を有するし、公共の福祉に適合する」と述べているだけで、内容が欠如している。公共の福祉とは何なのか、どんな理由で大深度法による公用制限がその公共の福祉に適合するのかについて、被告は検討も主張もしていない。

#### (イ) 公用制限の内容

また、大深度法による公用制限の内容について、被告は「同法が、使用权の設定等に係る土地所有者等との交渉等に多大な時間を要することなどを受けて立法された経緯を踏まえると、使用权の設定に当たり土地所有者等による承諾を求めなかったことは、前記立法目的を達成するための手段として必要性又は合理性に欠けるものではない」と主張する。

しかし、この被告の主張もまた、「土地所有者等との交渉に多大な時間を要するから、土地所有者等による承諾を求めない」というに過ぎず、必要性又は合理性の検討をしていないどころか、中身がない。

#### (ウ) 損失補償

さらに、被告は、「大深度地下については、土地所有者等による通常の利用が行われない空間であり、その利用が制限されても実質的な損失は考え難く、(中略)、大深度地下に使用権を設定しても実質的に損失は発生しないと考えられる」とし、事前補償を原則としなかった点が必要性又は合理性に欠けるものではないと主張する。

しかしながら、認可事業者が大深度地下を使用するに当たり、その工作物の設置等を含む使用の実態が土地所有者等が生活に不可欠な部分にまで影響、被害を及ぼすのであれば、それはまさしく土地所有者等による「通常の利用」が行われる空間を当該事業者が侵害し、損失を生じさせていることになる。大深度地下の使用の方法や態様については未知の部分が多いのであるから、大深度地下の使用を定める法律はこの実質的な損失を当然に予測し、対応するものでなければならない。現に被告も、「本件事業では地下トンネル区間が多く、地盤の状況等について事前の予測が困難な面がある上、人口集積地域で重大な事故を起こさないように最新の注意を払って工事を施工する必要」があると述べている(被告準備書面(1)第3の3(2)ア(イ)【58頁】)。

しかし、大深度法は、被告が述べるように「例外的に、何らかの事情により、」生じた具体的な損失について「使用の認可の告示の日から1年以内に限り」事後補償を請求できるとの規定を置くのみである。仮に、事前補償はできなくとも事後補償は手厚いという制度であればまだしも、「使用の認可の告示の日から1年以内に限り」という限定がある限り、大深度法の事後補償規定が全く空虚なものであることは、本件において予定され、延長された工事期間に鑑みても明らかである。

#### (エ) 小括

以上のとおりであるから、公用制限という観点からみても、大深度法は土地所有者等の承諾及び事前の補償を規定しておらず、したがって合理性

がなく、必要性も認められない。

## (2) 平穩生活権侵害

### ア 平穩生活権の内容

#### (ア) 本件における平穩生活権

被告は、第4・5(2)イの第1段落において、「原告らが主張する平穩生活権の内容が抽象的かつ不明確である」と述べるが(被告準備書面(1)【66頁】)、争う。原告らは、平穩生活権が包摂する権利のうち、本件においては「生活上、利用する地面に突然、穴が開く等して生命・身体・財産を奪われる不安や恐怖を抱くことなく生活する利益」と、その内容を具体的に特定している。「抽象的かつ不明確」ではない。

#### (イ) 保護される法益

続いて被告は、平穩生活権が「侵害されたというためには、大深度法に基づく使用の認可によって生命、身体又は財産が侵害される具体的危険の生じるおそれが存在しなければならない」と述べる。しかし、これは間違った見解である。

平穩生活権とは、被告自身もアで述べるとおり、「生命、身体又は財産ではなく、これらを奪われる不安を抱くことなく生活をおくる利益」であり、すなわち不安感を法的に保護するものである。淡路剛久教授によれば、「単なる不安感や危惧感ではなく、生命・身体に対する侵害の危険が、一般通常人を基準として深刻な危機感や不安感となって、精神的平穩や生活を侵害していると評価される場合には、人格権の一つとしての平穩生活権の侵害」となる。言い換えれば、「生命、身体又は財産を奪われる不安」が合理的な理由に基づくものであれば、保護される権利なのである。

#### (ウ) 合理的不安

被告は、第2段落でも、「原告らが挙げる事故のうち調布市で生じた陥没事故は、確かに大深度地下の使用に伴うものであるが、本件事業区域と地盤の状況等が全く同一であるとは認め難く、当該事故をもって本件事業でも同様の事故が生じる具体的危険があるとはいえない」と述べ、ここでも具体的危険を問題とするが、間違っている。

本件大深度事業においても、調布市の陥没事故と同じ掘削方法で大深度地下の使用を行っており、同事業区域と地盤の状況等が「全く同一」かどうかにかかわらず、近い場所での事故である以上、地盤状況はほぼ同じと考えるのが自然である。これらのことからすれば、同様の陥没事故の発生により、「生命、身体又は財産を奪われる不安」を抱くことは、十分に合理的理由があるものといえる。

また、被告は、第3段落で、原告らの「大深度地下の利用は、技術的に極めて困難」との主張に対して「的確な文献等の裏付けを伴わない単なる憶測」と述べる。しかし、現に本件大深度事業に係る工事は進まず、事故が多発しているという現実が十分な裏付けである。被告がこれを否定したいのであれば、技術的に困難ではないというための「的確な文献等の裏付け」を示すべきである。

#### イ 本件大深度事業による事故

##### (ア) 多発する事故

被告は、原告らが挙げた陥没事故の要因は「いずれも施工上の課題に基づくものであり、地盤状況の難しさに応じた適切な施工を実施すればその発生を防止することができるものであった」ことから、「前記陥没事故の存在をもって具体的危険の生じるおそれがあるとはいえない」、「調布市で生じた陥没事故は・・・本件事業区域の地盤状況等が同一であるとは認め難く、当該事故をもって本件事業でも同様の事故が生じる具体的危険があるとはいえない」などと主張する。

現実に発生している事故ないしそれによる被害について、まったく認識することなく、極めて無責任な主張であって、許されないものというべきである。

本件大深度事業において、既に陥没事故や崩落事故が度々引き起こされている事実、以下に述べる東京都町田市で湧水等を発生させた事実、各地で地盤沈下を発生させている事実等からすれば、同事業において事前の地盤状況の調査等が不十分であり、地盤状況の難しさに応じた適切な施工が実施できていないことは明らかである。

(イ) 東京都町田市における湧水と泡の発生

- a 2024年10月22日、東京都町田市内のリニア中央新幹線ルート沿線地表面で湧水と泡が発生した（甲70、甲75、甲76）。

JR東海は、この湧水と泡の発生原因について、本件事業における第一首都圏トンネル（小野路工区）シールドトンネル工事の影響であることを認めた。JR東海の説明資料によれば、今回湧水と泡が発生した地域（以下「湧水等発生地域」という）について「通常とは異なる現場状況」でありシールドマシンの泥土圧の設定がやや高かったことが湧水等の発生につながったとしている。すなわち、JR東海は、湧水等発生地域の地盤状況が通常と異なっていることを事前に把握していなかったことを自認している。

- b 湧水等の発生の機序としては、シールドマシンからの圧力により、気泡材を含む泥土が地山に浸透し、気泡材に含まれる空気が地中の隙間を通過して上昇し、さらに地層の境目を移動して、空気が地下水と共に粘土層を貫く人工的な孔などから湧出したとのことである。

気泡及び水の湧出が生じたことによる地盤への影響について、JR東海は、地表面変位が±2mm程度であること、継続した隆起や沈下の傾向がみられないこと、傾斜角が継続的に大きくなるような傾向が見られな

かったこと、地下水位に有意な変化が見られなかったことを理由に、地表面の陥没は発生しないと結論づけている。

しかし、地表面変位及び地下水位については継続的に観察し、その結果を公表し続けることが国民への説明責任（基本方針 I）を果たす上でも必要と考えられるが、JR 東海は、2024 年 12 月 24 日に公表した甲 70 以降、何らの観察結果を公表していない。

#### （ウ）地盤沈下

2025 年 1 月 18 日、岐阜県瑞浪市大湫町にある本事業工事現場付近で生じた地盤沈下について、JR 東海は、本事業工事に起因している可能性が高いことを明らかにした（甲 73）。同町では、2024 年 2 月以降に井戸やため池などで水位が低下し、同年 8 月には最大で 7.7cm の地盤沈下が確認されている。

2025 年 1 月 22 日、JR 東海は、岐阜県中津川市の本事業工事現場真上を通る市道で最大 3.36cm の地盤沈下が発生していることを明らかにした（甲 74）。

#### ウ 小括

以上のとおり、本件大深度事業に係る工事によって陥没事故や湧水等が発生させた事実、早期に「陥没は発生しない」と結論づけてその後の観察が行われているのかさえ不明である事実、同工事により各地で地盤沈下が発生している事実等からすれば、今も具体的な原因ないし対策が明確になっていないということであり、今後も本件大深度事業によって様々な事故が発生することが考えられる。したがって、これらの事故によって生命、身体又は財産が奪われる不安は、十分に合理的な理由に基づくものといえ、本件認可が原告らの平穩生活権を侵害するものであることは明らかである。

よって、大深度法 16 条は、平穩生活権侵害により違憲無効であるから、本件認可は取り消されるべきである。

## 2 適用違憲

### (1) 全幹法 第14条1項みなし規定について

被告は、「みなし規定に係る原告らの理解は誤って」いるとして、適用違憲の主張自体誤りである旨主張し（被告準備書面（1）【68頁】）、「みなす」は「ある事物と性質を異にする他の事物を、一定の法律関係につき、その事物と同一視して、そのある事物について生ずる法律効果をその事物について生じさせること」で、「同一事物でないということの反証を許さず、一定の法律関係に関する限り、絶対的にこれを同一視する」ものとしている（同【51頁】）。

しかし、原告らは、みなし規定をまさに「適用」すること自体が違憲だという主張しているのである。「性質を異にする他の事物」であることが前提となっており、それに対して、みなし規定を適用すること自体が、憲法に違反するのであるから、みなし規定であることだけをもって、否定するということでは、反論になっていない。

訴状で主張した通り、鉄道事業法を全幹法によって、また土地収用法を大深度法によって、二重に要件を緩和している本件のような場合にまで、「みなし規定」を介在させることにより大深度法の対象とすることは、大深度法が本来的に想定する権利利益の制限を無制限に広げることになる。だからこそ、大深度法第4条各号は限定列举と解するべきであって、全幹法第14条1項のみなし規定を適用して、本事業について大深度法の認可をすることは違憲である。

仮に適用違憲でないのであれば、同様の理由により、「みなし規定」を定めている全幹法第14条1項が法令違憲である。

### (2) 用途地域について

#### ア 各種住居専用地域

被告は、都市計画法9条1～4項、8項等の「住居に関する用途地域は『住居の環境を保護するために定める地域』と規定されているのみであり、

『特に住居の環境を保護するために整備し、開発し、及び保全する必要がある区域として指定』するものではない」と述べる(被告準備書面(1)【68頁】)。

両者は同じことと考えられ、被告の反論の趣旨が不明であるが、用途地域を含む都市計画区域は、「都市計画に、当該都市計画区域の整備、開発及び保全の方針を定めるもの」とされている(同法6条の2)。同法9条1~4項の各種住居専用地域(以下「各種住居専用地域」という)は、いずれも「良好な住居の環境を保護するため定める地域」とされているのであるから、特に住居の環境を保護するために整備し、開発し、及び保全する必要がある区域として指定されるものであることは明らかである。

#### イ 用途地域に係る制限

また、被告は用途地域に係る制限について、「建築基準法等の規制と併せて、建築できる建物の大きさ等を制限することで計画的な都市形成を進め、都市の健全な発展と秩序ある整備を図るためのものであり、そもそも大深度地下の利用とは何ら関係がない」と述べるが、苦しい反論というほかない。

たしかに、用途地域については、建築物の容積率(延べ面積の敷地面積に対する割合)や建築物の敷地面積の最低限度(同法8条3項2号イ)、第一種低層住居専用地域、第二種低層住居専用地域又は田園住居地域については、建築物の建蔽率(建築面積の敷地面積に対する割合)や外壁の後退距離の限度、建築物の高さの限度(同ウ)を定めるよう規定されているのみであって、大深度地下の利用を制限すべく条項は見当たらない。しかし、これは都市計画法が大深度地下の利用などというものを想定していなかったからに過ぎないと考えるべきである。

実質的にみると、上記制限は「都市の健全な発展と秩序ある整備を図るための土地利用、都市施設の整備及び市街地開発事業に関する」都市計画において(4条1項)、「整備、開発及び保全の方針」を定められた都市計画区域より(6条の2第1項)、特に良好な住居の環境を保護するために用途地域

として規制を定められたものである。各種住居専用地域では、住宅のほか学校や診療所、それに小規模の日用品を販売する店舗ぐらいしか建てることできない。これらはすべて良好な住居の環境を保護するために定められたものであり、これによって住居のための建築物を誘導することを目的としている（甲77）。

これらの趣旨からすれば、都市計画法が、各種住居専用地域においては、陥没事故の恐れがあるような大深度地下の利用を予定していないことは明らかである。

#### ウ 適用違憲

以上より、少なくとも各種住居専用地域に対する大深度法の適用は、平穩生活権を侵害するものであり、違憲無効である。

以 上