

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

第3 準備書面

2025年7月9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



代

目次

1	争いなく原告適格が認められる原告	4
2	被告準備書面（2）求釈明への回答	4
	（1）原告目録番号 5	4
	（2）原告目録番号 9 ないし 13	4
3	原告目録番号 40、41 の転居	4
4	行訴法 9 条 2 項との関係	4
	（1）土地収用法との関係（事業区域内の建物居住者）	4
	（2）環境影響評価法	7
第 2	取消事由	9
1	大深度法 16 条各号	9
	（1）大深度法 16 条 1 号（対象事業）	9
	（2）大深度法 16 条 3 号（公益上の必要性）	10
	（3）大深度法 16 条 4 号（十分な意思と能力）	13
	（4）大深度法 16 条 5 号（基本方針適合性）	16
2	裁量権の逸脱濫用	19
	（1）大深度法 16 条 3 号（公益上の必要性）	19
	（2）大深度法 16 条 4 号（十分な意思と能力）	20
	（3）大深度法 16 条 5 号（基本方針適合性）	22
第 3	法令違憲	22

1	憲法 29 条 2 項違反について	22
	(1) 同 (2) アについて	22
	(2) 同イについて	24
	(3) 同ウについて	26
2	平穏生活権侵害	27
第 4	適用違憲	28
1	16 条 1 号みなし規定について	28
	(1) 第 5・2 (1) アについて	28
	(2) 同イについて	28
2	用途地域	30
	(1) 被告独自の見解	30
	(2) 各種住居専用地域	30
	(3) 居住者の期待	31
第 5	求釈明	31
1	原告適格について	31
2	大深度法 16 条 4 号について	32
3	法令違憲（平穏生活権侵害）	32
別紙 1	原告番号 40、41 の転居	34

第1 本案前の答弁の理由（原告適格）

1 争いなく原告適格が認められる原告

被告の主張を前提としても、現時点で原告適格を有することの争いのない原告は、原告目録番号 [REDACTED] である。

いうまでもなく、一人でも原告適格が認められれば、本案についての判断がなされなければならない。

2 被告準備書面（2）求釈明への回答

（1）原告目録番号 [REDACTED]

[REDACTED] の通り、原告目録番号 [REDACTED] の居住する土地建物は、[REDACTED] である。[REDACTED] において同居している。

（2）原告目録番号 [REDACTED] ないし [REDACTED]

[REDACTED] の通り、原告目録番号 [REDACTED] は、居住する土地建物の [REDACTED] 同土地共有持ち分権者である。

同 [REDACTED] 家族である。

3 原告目録番号 [REDACTED] の転居

原告目録番号 [REDACTED] は、[REDACTED] 住所に転居した。もともと、[REDACTED] の住所地にも居住しており、いわゆる二拠点生活を送っている。

4 行訴法9条2項との関係

（1）土地収用法との関係（事業区域内の建物居住者）

ア 大深度法と土地収用法の関係

訴状及び答弁書記載の通り、大深度法は土地収用法の特別法であるから、関係法令となることに争いはない。

たしかに、私有財産との調整という意味では、目的は共通だが、被告も認める通り、大深度法は「安全」や「環境の保全」をも趣旨目的としてい

る。「特別措置」というからには、全く同じではないことは、被告自身も自覚するところである（答弁書【9 頁】参照）。行訴法 9 条 2 項の「参酌」は、同項の「関係法令」と原告適格該当性の判断を全く同じに扱うことを求めることではないことは、「参酌」（比べ合わせて参考にすること）という言葉の意味からも明らかである。

イ 事業区域にある物件の占有

被告は、「大深度地下の使用が認可された場合の法的効果は、事業区域における公法上の使用权の設定と、その反面としての事業区域に係る土地に関するその他の権利、又は事業区域にある物件の占有に対する制限である。このような大深度法の趣旨、目的及び効果に照らすと、大深度法が、公共の増進との調整を図る利益として法的保護の対象としている個人的利益は、もっぱら、使用認可の法的効果が及ぶ事業区域に係る土地その他の権利、又は事業区域にある物件の占有である。」としている（被告準備書面（2）【6頁】）。他方で、別紙原告目録番号 [REDACTED]、及び [REDACTED] については、「[REDACTED] [REDACTED] しているにとどまる」として、「事業区域に係る土地に関するその他の権利を有する者、又は事業区域に物件を占有する者には当たらない。」とする（被告準備書面（2）【6頁】）。

「事業区域にある物件の占有」を大深度法の法的保護の対象としている個人的利益としつつも、「土地上の建物に、その所有者の家族として同居」している者や「同建物の一部」を占有している場合に、それらのものは「事業区域に物件を占有する者」には当たらず、「法律上の利益を有する者に当たらない」としているのは、明らかな矛盾である。被告の論理に従ったとしても、少なくとも事業区域内にある物件に居住し、占有しているものは「法律上の利益を有する者」に当たって然るべきである。

ウ 事前補償と原告適格

大深度法は土地収用法と異なり、私権の制限に対し原則として事前補償がない。被告は、大深度地下の使用を認めても通常損失が生じないという推定がなされていることを、原則として事前補償がないことの理由に挙げている（答弁書【8-11 頁】参照）。

長崎地判平成 30 年 7 月 9 日は、土地収用法における原告適格について「原告居住者らは、原告所有者らが所有する建物に、原告所有者らと共に居住する者であると認められるところ、原告居住者らが、本件事業により、本件起業地内にある建物に居住することができなくなることによって不利益を被ることは否定できないが、これらの不利益は、土地収用法上は原告所有者らの損失に含めて評価されるものであり、別個独立に補償を受けるべき正当な利益を有していると評価することはできない。」として、起業地内の建物の同居家族について原告適格を否定している。

この論理は、土地収用法 8 条 3 項「関係人」該当性が、実質的に原告適格の有無に影響しているもので、あくまで土地収用法が財産権に対する適切な事前補償があることを前提にしたものである。そうすると、原則として事前補償のない大深度法については、この論理は当てはまらず、同列に扱うことはできない。この点において、土地収用法と大深度法の大きな違いがあるものといえる。

エ 使用権設定と原告適格

土地収用法は、対象区域の所有権等が移転する。だからこそ、仮に違法な事業認定がなされた場合には、事業区域内の土地又はこれに当たる物件に有している財産的権利を侵害され又は必然的に侵害される恐れが生じることになるため、所有権その他の権利を有する者に原告適格を認めている。一方、大深度法は、単なる使用権設定にとどまるのであって、所有権等の移転を伴わない。つまり、使用権設定であるからこそ、当該対象土地に居

住者は住み続けることとなる。そうだとすると、居住する権原や占有する権原がある者には、おしなべて原告適格を認める必要がある。

よって、土地収用法よりも原告適格は広範に認められるべきであるので、対象区域土地上の建物に対し、占有権原を持つ者（同居家族を含む）には原告適格を認めるべきである。

（２）環境影響評価法

ア 本件の環境影響評価

全幹法認可は、環境影響評価法に基づく環境影響評価を行っている。全幹法認可は、都市部を大深度法に基づく認可（本件認可）を受けることを前提に計画されていることから、本件認可についても、当然に環境影響評価がなされていることとなる。

また、「大深度地下の公共的使用における環境の保全に係る指針」（甲17）は、大深度法16条5号の基本方針を具体化したものであるが、「1 大深度地下の公共的使用における環境の保全の位置づけ」として、「大深度地下の公共的使用に関する特別措置法（平成12年法律第87号）（以下「法」という。）においては、第5条において、『大深度地下の使用に当たっては、その特性にかんがみ、安全の確保及び環境の保全に特に配慮しなければならない。』とされている。また、法第6条第2項においては、国が定める大深度 地下の公共的使用に関する基本方針（以下「基本方針」という。）において、『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』を定めることとされている。さらに、法第14条第2項においては、大深度地下使用の使用認可申請書に『事業の施行に伴う安全の確保及び環境の保全のための措置を記載した書類』を添付することとされており、法第16条においては、『事業計画が基本方針に適合するものであること』が使用認可の要件とされている。大深度地下の公共的使用にあたっては、このように環境の保全について特に配慮すること

とされている。法に基づき、平成 13 年 4 月 3 日に閣議決定された基本方針においても、大深度地下を使用する事業の特性として、地上・浅深度地下と比較して環境影響が小さくなる項目がある一方、大深度地下の使用に伴う配慮事項があることを示しており、環境影響評価対象事業については、基本方針で示された事項を踏まえた環境影響評価手続を行うことにより、環境への影響が著しいものとならないことを示しつつ、地域の理解を得ていくことの必要性、環境影響評価手続の対象とならない事業についても、基本方針で示された事項を踏まえた環境対策を行うことの必要性を示している」（甲 17・頁番号【3 頁】）とされていることから、環境影響評価法の対象事業ではなかった場合ですら、環境対策を行うこととされている。そうだとすると、大深度法に基づく事業については、環境影響評価法は、当然に「目的を共通とする関係法令」に該当する。

イ 環境影響評価法の目的と原告適格

環境影響評価法は、「この法律は、土地の形状の変更、工作物の新設等の事業を行う事業者がその事業の実施に当たりあらかじめ環境影響評価を行うことが環境の保全上極めて重要であることにかんがみ、環境影響評価について国等の責務を明らかにするとともに、規模が大きく環境影響の程度が著しいものとなるおそれがある事業について環境影響評価が適切かつ円滑に行われるための手続その他所要の事項を定め、その手続等によって行われた環境影響評価の結果をその事業に係る環境の保全のための措置その他のその事業の内容に関する決定に反映させるための措置をとること等により、その事業に係る環境の保全について適正な配慮がなされることを確保し、もって現在及び将来の国民の健康で文化的な生活の確保に資することを目的」としている（同法 1 条）。つまり、環境影響評価法は、事業によって影響を受ける環境を保全するため、ひいては現在および将来の国民の健康で文化的な生活を保護することを目的としている。

被告は、「基本方針に記載された『環境の保全』とは、大深度地下を使用する事業に関して生じる、地下水、施設設置による地盤変位、化学反応及び掘削処理等の問題を念頭に置く」ものであるとして「事業区域の周辺に居住する住民に係る生活環境一般を意味するものではない」とする(答弁書【13 頁】)。

しかし、地下の地盤及び水脈は連続しているので、むしろ「地下水」「地盤変異」「掘削土の処理」等が「環境保全」に含まれるのであれば、事業区域のみに影響が及ぶことはおよそ考え難く、より幅広く影響が及ぶものため、事業区域の内外で原告適格の線引きはできない。特に、地下水位の低下や地盤変位等は、陥没事故に直結するものであり、まさに事業区域に限らずその周辺住民の平穩生活権を侵害する原因である。

よって、影響が及ぶ範囲全域にわたって、原告適格が認められるべきである。

第2 取消事由

1 大深度法 16 条各号

被告準備書面 (2) 第3 に対して、以下、反論する。

(1) 大深度法 16 条 1 号 (対象事業)

被告は、大深度法は「異なる観点からの要件も設けられている」ことを理由として、「土地収用法の要件を緩和しているものではない」(被告準備書面 (2) 【9 頁】) としている。

しかしながら、被告は自ら、大深度法は土地収用法に比して、「簡易な手続き」「手続きの簡素化」(答弁書【9 頁】等参照) 等と繰り返している。また、「本事業においては「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」がなされており」(被告準備書面 (2) 【14 頁】参照) としている。このように、大深度法が土地収用法をいかに緩

和しているかを他の要件との関係では自白している。

何よりも、大深度法の対象地域以外の土地については、土地収用法に基づいて行わなければならないため、仮に要件が同等であるならばそれらの地域と同様に土地収用法の手続きによればよいものを、対象地域においてはわざわざ大深度法の認可を選択したこと自体が、要件が緩和されていることの証左である。

なお、原告適格の部分でも述べた通り、「異なる観点からの要件も設けられている」のであれば、原告適格の判断についても、全く同様に扱う必然性は全くない。

よって、従前の原告ら主張通り、大深度法 16 条 1 号の要件を満たさない。

(2) 大深度法 16 条 3 号 (公益上の必要性)

ア 第 3・2 (2) イについて

(ア) 同 (ア) について

被告は「原告らの主張は、憶測又は独自の見解に基づくもの (原告準備書面 (2) 第 1 の 2 (1) ア (ア) b および d)) 又は処分後の事情 (同 c) 」と述べるのみで (被告準備書面 (2) 【11 頁】)、まともに反論しようとししない。

原告らは、前者について根拠を示して主張しているのであるから、どのあたりが「独自」なのかを明らかにしたうえで、根拠を示して反論すべきである。そうでないなら、原告の主張を認めているようなものである。

後者については、処分後の事情ではない。原告らの主張は、現時点においてさえ輸出ができず、技術的な問題が多発していることからすれば、当時においては、全く未完成かつ未熟な技術であって、公益目的に合致していると判断したこと自体が誤りであったという指摘である。

また、「本件事業によって東海道新幹線のサービスを相対的に『ひか

り』『こだま』型を重視した輸送形態へと変革することが可能となること」は「JR 東海が述べていた事項」だとして、「疑うに足る事情があったとは認められない」と主張する（被告準備書面（2）【11－12 頁】）。しかし、被告が参照する乙 5 の 2 別添書類 1-2 には、JR 東海は「中央新幹線が整備され、東海道新幹線の『のぞみ』型の旅客輸送が担っている輸送ニーズの多くが中央新幹線に転移することにより、東海道新幹線のサービスも相対的に『ひかり』『こだま』型を重視した輸送形態へと変革することが可能になり、現在『のぞみ』型が停車しない駅における東海道新幹線の利用機会を増加させるほか、新駅の設備などの可能性も生じ、東海道新幹線利用者の利便性向上及び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」と記載されているに過ぎない。つまり、実際に本件事業の計画の中に東海道新幹線が位置付けられているわけでもなく、具体性を持った提案がされているというわけでもなく、単に JR 東海が中央新幹線実現のために大深度法 16 条の要件充足を図って記載した「願望」である。

このように、具体的な計画ですらない、認可の申請者による単なる「願望」であり、しかも本件事業とは無関係な他事業を考慮しており、考慮すべきでない事項を考慮している。なお、仮に、具体性のある数字の記載がある甲 66 の 2 であったとしても、不合理である点については、原告準備書面（2）で述べた通りである（同【6 頁】）。

（イ）同（イ）について

被告は、乙 2・97 頁を挙げている点について、公益目的に合致しない場合の説明としては、「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」なので、乙 5 の 1・末尾に「平成 31 年度（2019 年度）と設定している以上、「問題とならない」と主張する（被告準備書面（2）【12 頁】）。

しかしながら、国交省の発行する「大深度地下使用法使用認可マニュアル」（甲 80【47 頁】）によれば、「使用の開始予定時期」を記載することになっているだけで、実際にその時期、すなわち「平成 31 年度」に「設定」していたかは甚だ疑問である。特に、同マニュアルでは、「具体的に年月日を記載することが望ましい」とされているにもかかわらず、「年度」としていることから、すでに 1 年間の幅を持たせた記載になっている。このことからすれば、判断権者たる被告は、それくらい不確定要素が大きい事案であることに鑑み、実際に「設定」できる時期について実態を審査すべきであったものといえる。単に申請者たる JR 東海が先行しかつ密接に関連するする全幹法認可に基づく工事の予定や進捗を加味せず記載したに過ぎないものを「設定」とみなすことはできない。

また、「2 年たった時点で大深度地下を使用する工事に着手した」ことにつき、そもそも年単位の遅れは、「あまりにも遠い将来」と評価しうるし、その原因が「工事の完成の遅れやリニア中央新幹線の運行開始の遅れなどの事情」だったとするならば、その蓋然性を審査時に考慮できていないこと自体が審理不尽である。

そもそも、公益目的に合致しているかを判断するにあたり、工事に「着手」することを重視するのではなく、実際に当該事業が開始されること、すなわち本件で言えばリニア中央新幹線の運行開始を実質的な「大深度地下使用の開始時期」ととらえるべきである。トンネルないしガイドウェイが完成することだけで「公益」となるのではなく、そこにリニア中央新幹線が走って初めて被告が主張するところの「公益」となるのであるから、当然である。

イ 第 3・2 (2) ウについて

(ア) 同 (ア) について

被告は、大深度地下の使用によって「得られる公共の利益」と「失われる公共の利益」との比較考量については、土地収用法の20条3号に相当するので、大深度法においては、16条5号で検討されるべきものとする（被告準備書面（2）【13頁】）。

この点、「『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」としたのは、甲13・29頁の引用の誤りであった。正しくは「得られる公共の利益」と「失われる私的な利益」の比較衡量である。甲13【29頁】においては、前者が後者を上回っているという判断を「大深度地下で施行されることを確認することにより」「定型的に行う制度」であるとしているが、認可する際に一切その比較衡量を行わなくてよいものではなく、「失われる私的な利益」が「得られる公共の利益」よりも大きいと判断できる場合には、認可はしてはならない。

（イ）同（イ）について

被告は乙5の3・別添書類2-17ないし2-19を引いて、「本件事業の一部区間を大深度地下において施行した場合と地上又は浅深度地下において施行した場合について比較検討を行った結果、大深度ルートで施行する場合の方が、極めて合理的である」としている（被告準備書面（2）【14頁】）。

しかし、原告ら準備書面（2）で詳述した通り（同【8-11頁】）、「できる限り直線に近い線形」を所与の前提として他の条件を検討しており、結論ありきの検討であったものと言わざるを得ず、失われる私的な利益があまりにも大きなことを無視したものである。

以上の通り、公益上に必要性がなく、大深度法16条3号を満たさない。

（3）大深度法16条4号（十分な意思と能力）

ア 第3・3（2）アについて

被告は、大深度法 16 条 4 号の要件該当性についての国土交通大臣の裁量権に一定の幅があることを前提に、原告らの「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」との主張に対し、「大深度地下は、そもそも土地所有者等によって通常使用されない空間であり（中略）土地所有者等に実質的な損失が生じないと考えられるから（中略）裁量権の範囲を狭く解する根拠とならない」と反論する（被告準備書面（2）【16 頁】）。

しかし、大深度法 25 条は明確に、「土地に関するその他の権利は、認可事業者による事業区域の使用を妨げ、又は当該告示に係る施設若しくは工作物の体力及び事業区域の位置からみて認可事業者による事業区域の使用に支障を及ぼす限度においてその行使を制限される」と定めており、同法に基づく使用の認可が土地所有者等の権利を制限する効果を有することは明白である。また、本書の他の部分で述べるとおり、大深度地下の使用は土地所有者等にまさに実質的な損失が生じる。したがって、国土交通大臣の裁量権について、不確定概念は厳格に判断すべきである。

イ 同イについて

被告は、原告らの主張が「被告の主張を正解していない」などと批判するが（被告準備書面（2）【17 頁】）、被告こそ、原告らの主張を曲解するものである。

被告は、JR 東海が全幹法に基づく中央新幹線の営業主体・建設主体として指名及び建設指示を受け、本件事業につき同法に基づく工事実施計画の認可を受けたから、法的な観点から大深度法 16 条 4 号の「能力」がある」と主張するが、原告らがこれまで述べたとおり、全幹法に基づく事業は同法 4 条が限定的に列挙する事業に含まれていないのであって、同法 16 条 4 号の要件とは無関係である。

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が、「同事業者の正式な意思決定がなされていることが事業遂行の十分な意思を示す事情として評価できる」と述べるが、事業主体が正式な意思決定をすることは当然の前提であって、大深度法 16 条 4 号が求める要件該当性を示すものではない。

ウ 同ウについて

被告は、資金面で十分な意思と能力を有することを示すものとして、必要な財源に対する予算措置等が講じられているかをみるものであると述べ、予算の増額や財政投融資は「直接の関係がない」と主張する（被告準備書面（2）【18 頁】）。

しかし、まさに必要な財源に対する予算措置等が講じられていなかったからこそ、後日約 30%、1.5 兆円もの大幅な増額がなされたのであり、被告の主張は不合理である。被告は「同号該当性は事業計画書等の客観的な資料によって判断されるべき」とも述べるが、緻密な計算を経て事業計画書等の資料が作成されていれば後日の大幅な増額はなかったであろうから、当初の資料が杜撰であり客観性を欠いていたと言わざるを得ない。

また財政投融資については、もともとの費用の概算が 5 兆 5000 億円で、財政投融資は 3 兆円と 54%にも上るのであるから、「依存」との評価が正しい。

なお、JR 東海が自社の負担で本事業を行う予定であった点については、JR 東海が、全幹法に基づく手続き中に作成したプレゼンテーション資料（平成 22 年 5 月 10 日）において明記している（甲 81）。同資料の記載によれば「JR 東海は、自己負担でプロジェクトを完遂。」（同【2 頁】）、「国の資金援助を求めることなく、健全経営を維持しながら、当社の自己負担で実現。」（同【18 頁】）、「当社は、国の財政支援は求めない。」（同【41 頁】）とのことであった。

しかし、被告も認めるとおり、JR 東海は本件認可の「1 年前以前」に財政投融資を受け、事業計画書には「事業費は、事業者の自己資金を財源とする計画である。なお、事業計画に要する経費のうち、3 兆円は財政投融資による有利子借入金である。」と、白々と記載した（乙 5 の 3 別添資料 2-14）。この点をみても、当該資料の「客観性」には疑問があり、また JR 東海の「十分な意思と能力」についても欠落していたものと考えざるを得ない。

エ 同エについて

被告が大深度法 16 条 4 号の要件該当性の根拠とすべきという JR 東海の事業計画書の客観性には、上記のとおり疑問があり、これは資金面のみならず、組織・人員の面からみても同様である。

事業計画書にはトンネルにシールド工法を採用したことを記載している（乙 5 の 3 別添資料 2-3）。しかし、被告は、同工法では「実際にシールドマシンを動かし、施工管理が適切に行えることや掘進時の変位や振動等を計測し周辺への影響を確認する」ものであるとする「調査掘進」に「一定の時間を要することは作業の性質上当然である」としながら（被告準備書面(2)第 3・3(2)エ【19 頁】）、JR 東海の事業計画書では、この点に触れることなく、漫然と、工事の完成の時期を「品川・名古屋間」で「平成 39 年」（＝2027 年）と記載するのみであった（乙 5 の 3 別添資料 2-13）。実際には、この「調査掘進」におけるシールドマシンの故障等によるトラブル続出のために工事は長期に亘って停止し、工事の完成時期は「令和 9 年以降」（＝2027 年以降）と無限定に延期された。この点をみても、そして被告が根拠とする事業計画書と現実の比較においても、認可の当時、JR 東海に組織・人員の面で「十分な意思と能力」があったとは到底考えられない。

（4）大深度法 16 条 5 号（基本方針適合性）

ア 第3・4 (2) イについて

被告は、「基本方針に定められた『事業の円滑な遂行のための方策がとられていること』として想定されているのは、事業の構想・計画段階における情報の公開等や、大深度地下の使用の認可申請を行った場合の説明会の開催等である」として（被告準備書面（2）【23 頁】）、認可申請の際に説明会を開催するなどしていれば「事業の円滑な遂行のための方策がとられていること」を満たすと主張する。

しかし、被告は、「工事施工段階以降も含め、今後も、住民への周知措置を適切に実施し、地域との連携を重視するという方針も確認している。したがって、本件事業計画では事業の円滑な遂行のための方策がとられていると認められる。」（被告準備書面（1）【45 頁】）とも主張している。この主張は、大深度地下使用認可申請時のみならず、工事施工段階以降においても適切に説明会を実施することを前提として、本件事業計画が「事業の円滑な遂行のための方策がとられていること」を満たすという主張に外ならない。被告は、自ら「事業の円滑な遂行のための方策」として工事施工段階以降の事情も考慮されると主張しておきながら、工事施工段階における住民への説明が不十分であるとの原告らの主張が出るや否や前言撤回するような反論を行っているものであり、被告の主張は認めるべきではない。

さらに、「JR 東海は、平成 30 年 8 月 23 日及び 24 日に開催された協議会において、一部の関係行政機関から、住民への丁寧な対応を求める旨の意見が出された」（被告準備書面（1）【45 頁】）事實は、同日時点で JR 東海は住民への周知措置を適切に実施できていなかった証左であり、JR 東海は事業の計画・構想段階から既に事業の円滑な遂行のための方策をとることができていないのは明らかである。

イ 同ウについて

被告は、原告らが指摘した岐阜県内で施工された工事において水位の変化や地盤沈下が生じている事実について、「これらはそもそも大深度地下を使用していない区域（本件事業区域外）での工事である」（被告準備書面（2）【23 頁】）ことから、基本方針に適合しないとの結論が導かれるものではないと主張している。

トンネルの工事に係る環境影響評価について、2014 年 8 月に JR 東海が公告した環境影響評価法 25 条に基づく補正後の環境影響評価書（岐阜県）8-3-2-2 頁（甲 82）では、予測の基本的な手法として「トンネルの工事に係る地盤沈下について、周辺の地層を考慮して、定性的に予測した。」とし、予測結果としては「岩盤部では、地山が安定しているため地盤沈下が生じることはないと予測する。未固結層部及び土被りが小さい区間等で地山が緩むおそれがある箇所では、地質の状況に応じて適切な補助工法を採用し、地山の安定を確保するため、地盤沈下は小さいと予測する。」としていた。それにも関わらず地盤沈下が生じたことは、原告ら準備書面（2）【17 頁】記載のとおりであり、JR 東海の環境影響評価における予測の正確性には疑義がある。

そして、大深度地下を使用する東京都のトンネル工事については、同評価書（東京都）8-3-2-8 頁（甲 83）において、予測の基本的な手法として「トンネルの工事及び鉄道施設（トンネル）の存在に係る地盤沈下について、周辺の地層及び地下水の水位状況を考慮して、定性的手法により予測した。」とし、予測結果としては、「トンネル区間は、「8-2-2 地下水の水質及び水位」より地下水の水位への影響はほとんどないと予測していることから地下水位の低下による有効土被り圧の増加はほとんどないため、地盤沈下はないと予測する。」としており、予測の基本的手法も予測結果も岐阜県とほぼ同様の内容となっている。

すなわち、環境影響評価は大深度地下であるかそれ以外であるかに関わ

りなく JR 東海が同様の手法でほぼ同様の予測結果を示しているものであるから、環境影響評価の予測の正確性に疑義が生じた以上、それを前提に講じられた大深度地下を使用する地域の環境保全のための措置が十分なもののとはいえない。

したがって、本件事業計画は基本方針に適合しておらず、大深度法 16 条 5 号を満たしていないから、取り消されるべきである。

2 裁量権の逸脱濫用

(1) 大深度法 16 条 3 号（公益上の必要性）

ア 著しく妥当を欠くという場合

(ア) 国土交通大臣による処分が裁量権の逸脱又は濫用として違法とされるのは、その判断が「裁量権の行使として行われたことを前提とした上で、その判断が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を欠くものと認められる場合に限られる」というのは、被告が述べる通りである（被告準備書面（2）【10～11 頁】）。

加えて、「著しく妥当を欠くものと認められる場合」としては、考慮すべきを考慮しない（考慮不尽）、考慮すべきではないことを考慮した（他事考慮）、あるいは重大な事実誤認があった場合などが挙げられる。

(イ) 被告は、「同号該当性は・・・添付書類等の客観的資料によって判断されるものである」としたうえで「・・・に記載された内容にはいずれも合理的根拠が認められ、国土交通大臣がこれらを斟酌して本件事業を施行する公益上の必要性があると判断したことが、重要な事実の基礎を欠くとか、社会通念に照らして著しく妥当性を欠くとはいえない」と述べる（同）。

しかし、被告は、「合理的根拠が認められ」とする根拠については、何ら説明していない。結局のところ、被告は JR 東海が提出した書面を鵜呑みにして、それらの記載の真偽については特に検討することもなく、

安易に要件該当性を判断したのである。したがって、今に至って、前述のように公益上の必要性が否定される事情が判明すれば、本件処分は裁量権の逸脱又は濫用により違法となることは当然である。

イ 考慮不尽・他事考慮

被告は、「原告らは、『ひかり』『こだま』型を重視した輸送形態への変革等の事情は考慮すべきでないとか、地震のリスクやルート選定におけるルート上の所有権等への考慮がされていないなどとする主張するが・・・いずれも理由がない」と述べる（同【14 頁】）。

しかし、「『ひかり』『こだま』型を重視した輸送形態への変革等」について、原告らは「本件事業によって東海道新幹線のサービスを相対的に『ひかり』『こだま』型を重視した輸送形態へと変革することが可能となることは、当該事業を行う JR 東海が述べていた事項」だからというだけで、「本件処分時点において、このことを疑うに足りる事情があったとは認められない」と述べる。しかし、原告らが主張する通り、「このことを疑うに足りる事情」は容易に思いつくはずである（原告ら準備書面（2）【5～6 頁】）。

また、「地震のリスクやルート選定におけるルート上の所有権等への考慮がされていない」ことについては、何ら説明もなく「理由がない」と述べるのみである（被告準備書面（2）【14 頁】）。

以上のことから、本件処分は、考慮すべきことを考慮せず、考慮すべきでないことを考慮してなされたものであり。したがって社会通念に照らして著しく妥当を欠くものといえ、裁量権を濫用してなされたもので違法であるから、取り消されるべきである。

（2）大深度法 16 条 4 号（十分な意思と能力）

ア 第 3・3（2）（ア）について

被告は、「大深度地下は、そもそも土地所有者等によって通常使用され

ない空間であり・・・使用権を設定しても、土地所有者等に実質的な損失が生じない」と述べるが、争う（被告準備書面（2）【16頁】）。

被告の主張は、この前提自体が間違っている。大深度地下が現時点で特に使用されていないという場合であっても、土地所有者において、いつでも使用の必要性が生ずることは十分に考えられる。また、そもそも地表に建物が建てられるのは、その下の地中部分すべてを使用しているからこそ可能となるのである。その一部でも空洞になれば、地表の建物は崩れ落ちることになるのは、考えるまでもなく明らかである。また、本件処分によってなされるのは、形式的には使用権の設定とされているが、実際はその部分を掘削し、廃棄することであって、実質的には所有物の「処分」にあたる。この観点からだけでも、本件処分は違法である。

また、被告は、原告らの「国土交通大臣には認可をするための裁量権は認められない」との主張に対し、「その内容に照らすと、いわゆる効果裁量を主張するものであると考えられ・・・被告の要件該当性判断の裁量に関する主張に対する反論として失当である」と述べる。

しかし、原告らは、「大深度法に基づく使用の認可が、土地所有者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」と述べる等（原告ら準備書面（2）【15頁】）、まさに要件認定にかかわる裁量が小さいことを主張している。被告の主張こそ失当である。

イ 重大な事実誤認

前述の通り、被告はJR東海の本事業を「遂行する十分な意思と能力」について、同社が提出した資料を精査することなく鵜呑みにして本件認可を行ったが、後になってその能力が著しく欠けていることが判明したのである。したがって、本件認可は重大な事実誤認によってなされたものであるから、社会通念に照らして著しく妥当を欠くものといえ、裁量権を濫用

してなされたもので違法であるため、取り消されるべきである。

(3) 大深度法 16 条 5 号 (基本方針適合性)

ア 第 3・4 (2) アについて (事業計画が基本方針に適合)

JR 東海が本件認可申請時のみならず、工事施工段階以降においても適切に説明会を実施できておらず、本件事業計画が基本方針の「事業の円滑な遂行のための方策がとられていること」を満たさないことは、前述のとおりである。

また、JR 東海による環境影響評価の予測の正確性には疑義があり、それを前提として講じられた大深度地下の使用に伴う環境の保全の措置は十分なものとは言い難いことも前に述べた。

本件認可は、JR 東海には、事業の計画・構想段階も工事施工段階以降も住民への周知措置を適切に実施する能力がないこと及び JR 東海の環境の保全の措置が不十分なものであることを看過してなされたものである。すなわち、本件認可は、重要な事実の基礎を欠き、また重大な事実誤認によってなされたものであるから、裁量権を濫用してなされたという違法があり、取り消されるべきである。

第 3 法令違憲

被告準備書面 (2) 第 4 について、以下、反論する。

1 憲法 29 条 2 項違反について

(1) 同 (2) アについて

ア 所有権の本質

被告は、所有権の概念について、「所有権の本質は法律が規制している具体的な関係そのものを含む多くの諸関係の束にほかならず、所有権の内容そのものが法律や判例によって形成されていくのであり、まず絶対的な所有権が存在しそれが法律や判例により制限されてくのではない」と主張

する（被告準備書面（2）【25 頁】）。しかし、その見方は誤りである。

所有権は、封建的な諸拘束からの解放を目指してその不可侵性が強調された経緯に照らしても、まずは物に対する全面的支配権として存在する。そして、所有権は、種々の権能の束ないし総合ではなく、物をどのようにも利用することのできる渾一な内容を有する権利である（甲 84【301 頁】）。

確かに、所有権には社会的な要請や他人の権利との調整に基づく制約がありうることは現代では当然ではある。また民法、土地基本法等の法令がその制約の存在を定めていることも認められる。

しかし、これらはあくまで所有権の行使を妨げる制約であって、その正当性は厳密に判断されなければならない。どのような法律であっても、権利の内容を定めてよいというものではない。

被告は、「大深度法 25 条に基づく土地に関するその他の権利に対する公用制限は正に上記「法令の制限」に当たるもの（内在的制約）であり、同条に基づく使用权は当該公用制限と表裏一体のものである」と述べる。しかし、公用制限、法令の制限、または「内在的制約」と名付ければ、何でも所有権を妨げる根拠となりえ、また所有権と両立しうるわけではないのである。

イ 所有権の弾力性

加えて、所有権は、たとえば所有する土地に地上権や永小作権、抵当権などが設定されるなどして、制約を受けても、これらの権利が消滅すれば制約を受けない状態に回復する。これを所有権の弾力性という（甲 84【301 頁】）。

しかし、原告らがすでに述べた通り、大深度法の認可に基づく使用权については、当該使用权に基づいて施設や工作物がいったん設定されれば、土地所有者がこれらを撤去することはほぼ不可能であり、地上部分

にも変化や被害が生じる（原告ら準備書面（2）【19 頁】）。

すなわち、当該使用权により制約を受けた土地所有者は回復することができず、所有権の弾力性は喪失することになる。

このことをもってしても、大深度法の認可に基づく使用权は、土地所有権とは両立できる権利とはいえない。

（2）同イについて

ア 公用制限の目的及び必要性

被告は、大深度法に基づく公用制限の目的及び必要性について、「三大都市圏において土地利用の高度化・複雑化が進み、社会資本整備のための用地の買収や使用权の設定に多大な費用・時間が掛かり、効率的な事業の実施が困難となっていたという実情を踏まえ、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を社会資本の整備空間として円滑に利用する制度を導入する必要が認められていたものである。このような背景事情を踏まえて同法が制定されたことからすれば、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。」と主張する（被告準備書面（2）第 4・1（2）イ（イ）【26 頁】）。しかし、被告が主張するところの公用制限の目的は正当でなく、必要性もない。

イ 用地買収等の困難

まず、被告が主張する背景事情の前段について、用地買収や使用权の設定に係る費用・時間がどの程度のものであったのか、大深度地下の利用の検討が始まった 1988 年ころから、バブル経済崩壊後の都市部での地価の急激な下落による大深度地下利用を巡る動きの鎮静化を経て、2000

年の立法当時の状況は不明である。

もつとも、一般に、用地の買収や使用権の設定のために地権者との権利調整に要する費用・時間が長期化する傾向にあったことは認められよう。

しかし、そのために土地収用法を排除してまで、大深度法に基づく公用制限を認めるべき理由があったか否かについては、疑問である。

ウ 社会資本の整備

また、社会資本といってもさまざまなものがある。

たとえば本件認可については JR 東海という私企業が利益追及を目的として行う事業行為に係るものである。

そして、訴状等で述べるように、リニア中央新幹線は東海道新幹線と並走し、重複する鉄道であって、一般の需要は乏しい。

これについて、東海道新幹線の経年劣化に対する改修工事の選択肢を増やすためであるとか、有用とはいえない大災害時の備えになるといった理屈には無理がある。

むしろリニア中央新幹線については、三大都市圏以外の地域の衰退を招く恐れがある。またその使用の開始時期があまりにも遠い将来に設定されているといえるため、公益上の必要があるとは認められず、大深度地下を使用する公益上の必要もまた認められない。

すなわち、本件大深度事業を含むリニア中央新幹線に関する事業は公共の利益となる事業ではなく、公共の福祉に適合するともいえない。

エ 公用制限の必要性

以上のとおりであるから、土地収用法によらず、公共の利益または公共の福祉といえない事業を遂行するために、土地所有権等に対する多大な制約を許す大深度法に基づく公用制限が、正当性を欠いており、公共の福祉に適合しないことは明らかである。

(3) 同ウについて

ア 土地所有者等の実質的な損害

被告は「通常の利用が行われない空間であり、また、設置される施設や工作物が、事業区域に係る土地に通常の建築物が建築されても支障がない耐力を有することを認可要件としていることから（中略）直ちに当該土地所有者等が実質的な損失を被るとは考え難い」と主張するが、争う（被告準備書面（2）【27 頁】）。

訴状等で述べたとおり、大深度地下におけるトンネル工事では現実には多数の陥没事故が発生しており、東京外環道におけるトンネル掘削工事については差止めを認める決定がなされた。

この決定では「居住場所に陥没や空洞を生じる具体的な恐れがある」「居住場所において陥没や空洞が生じれば、家屋の倒壊等を招き、その生命、身体に対する具体的な危険が生じる恐れがあり」と判示されている（甲 44【29 頁】）。

すなわち、大深度地下の使用により、土地所有者等は実質的に損失を被っているのである。

イ 工事等に起因する問題

被告は、公用制限そのものではなく、「同条で設定された使用权の行使（工事等）に伴って生じる損失を問題視するようであるところ、仮にそのような損失が生じたのであれば、それは当該工事等に起因する損害賠償の有無の問題であって、大深度法における損失補償の在り方の問題ではない」とも述べる（被告準備書面（2）【27～28 頁】）。

しかし、大深度地下の使用についてはトンネル工事が不可欠であり、またそもそも大深度法は事前の補償に関する定めはないのであるから、被告の主張は誤りである。

以上の通り、本件認可は、憲法 29 条 2 項に違反する。

2 平穩生活権侵害

被告は、同（2）アにおいて、「原告らが主張する平穩生活権の内容は抽象的かつ不明確であり、裁判規範として認められるだけの具体性を欠くもの」と述べる。

しかし、原告らは、これまで繰り返し、平穩生活権が包摂する権利として、「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権利」があることを主張している（訴状【47頁】、原告ら準備書面（2）【23頁】）。極めて具体的かつ明確な権利の内容といえ、裁判規範としても十分に認められる具体性を有するものといえる。

他方、被告は、かかる記載に一切触れることもなく、「抽象的かつ不明確」と、被告準備書面（1）に続いて（同【66頁】）、同じことを繰り返しているのである。かかる被告の態度は、原告らに対してのみならず、裁判所に対しても不誠実というほかない。

また、被告は、原告らの主張に対し「具体的危険の存在を前提としない抽象的な不安感を保護すべき旨をいうに等しい」として、「この点からも原告らの主張する平穩生活権には裁判規範性（具体的権利性）が認められない」と述べるが、被告は原告らの主張を理解していない。たしかに、原告らは「本件処分によって原告らの生命、身体又は財産が侵害される具体的危険がなくとも、平穩生活権の侵害が認められる」と主張している。しかし、具体的危険の有無と「抽象的不安感を保護すべき」ということとは何ら関係がない。

原告らは、合理的理由によって「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」という場合には、法的保護を受けるのが当然である旨を主張しているのだから、被告の反論はかみ合っていない。原告らの抱く不安や恐怖が合理的な理由によるものか否かを問題にしなければならない。

これらの点について、争点を明確にし、今後の不毛な繰り返しを避けるため、

後にまとめて求釈明をする。

第4 適用違憲

1 16条1号みなし規定について

(1) 第5・2(1)アについて

被告は、1986年改正で、現在と同様の全幹法14条1項が定められたことから、2000年制定の大深度法より以前から同規定が存在したのであって、「同条を適用すること大深度法の対象事業となり得ることは、同法の制定当時から変わっていないものであり、大深度法が元々想定している事態であるから、いずれにしても「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」との評価が成り立ちえないことは明らかである」とする（被告準備書面(2)【30頁】）。

しかし、そうだとすると、大深度法制定時に、同法4条に大深度法についての定めをすればよかつただけのことであり、わざわざみなし規定を経由する必要性がない。大深度法4条自体は、限定列举と解すべきである。

(2) 同イについて

ア 前者と後者

被告は、大深度法4条は「特に公法上の使用権を付与すべき公益性のある事業であり、かつ、大深度地下を使用する必要が真に認められる事業に限るとの考え方」に立ち、「事業それ自体の性質」に着目して対象事業を定めたものであり、「前者と後者の間で対象事業の性質という観点からの違いはない」として、全幹法14条1項を適用する妨げとはならない旨主張する（同）。

「前者と後者」が何を指すかは判然としないが、全幹法に基づく事業と鉄道事業法に基づく事業だとすると、両者が事業の性質として違いがないということはない。

イ 事業の性質

まず、そもそも本件事業は、「公法上の使用権を付与すべき公益性のある事業」でも「大深度地下を使用する必要が真に認められる事業」でもないことは、使用認可の要件のところで主張してきた通りである。特に、本件事業は、当初 JR 東海が全額自己負担で計画した事業であり、且つすでに同社が有している東海道新幹線と並行するルートを通るという、ほぼ JR 東海による JR 東海のための事業であったといえ、そのような公的事业でないことは当初より明らかである。

そして、両法は、目的からして全く異なる。鉄道事業法 1 条は「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、輸送の安全を確保し、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」とされている一方、全幹法 1 条は「この法律は、高速輸送体系の形成が国土の総合的かつ普遍的開発に果たす役割の重要性にかんがみ、新幹線鉄道による全国的な鉄道網の整備を図り、もって国民経済の発展と国民生活領域の拡大に資することを目的とする」としている。

つまり、1 条の目的を比較しただけでも、鉄道事業法は、「輸送の安全性」や「鉄道等の利用者の利益を保護」する、私的利益をも図ることや権利の保護を目的としているが、全幹法はそういった目的は全くなく、ただただ開発事業を推し進めることを目標としているものである。この目的の違いから、全幹法が、鉄道事業法 5 条の許可基準についての審査をしなくてもよいとしていることから明らかなように、そういった公益以外のことについての審査をなくし、要件を著しく緩和しているものであって、事業の性質は全く異なる。

ウ 小括

さらに、鉄道事業法施行令 4 条は鉄道の種類について定めているが、7

号の「浮上式鉄道」は概ね時速 60 km以下の速度で走行する常電導吸引型磁気浮上式・リニアインダクションモータ推進式の浮上式鉄道に限定されていたのであって、本件事業の想定する、超電導磁気浮上式鉄道（超電導リニア）は、およそ鉄道と呼べるものではなかったのである。この点からしても、「性質が違わない」などということとはあり得ない。

よって、全幹法 14 条 1 項を経由する法適用は、人格権を侵害し、又は憲法 29 条 2 項に反するため、本来的には適用対象でない全幹法による認可の事業に、大深度法を適用しているため、違憲である。

2 用途地域

（1）被告独自の見解

第 5・2 (2) アで、被告は、「原告らは、都市計画法 9 条 1 項ないし 4 項の都市計画（用途地域）について同法 6 条の 2 第 1 項の規定を引用するが、同項に規定する都市計画は当該都市計画区域の整備・開発及び保全の方針を定める都市計画であって、用途地域を定める都市計画とは別の内容を定めたものである」としたうえで、「住宅系用途地域については、いずれも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、『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（同【31 頁】）。極めて苦しい屁理屈というほかない。

（2）各種住居専用地域

「都市計画区域」とは、同法 5 条 1 項によって、都道府県が「市又は人口、就業者数その他の事項が政令で定める要件に該当する町村の中心の市街地を含み、かつ、自然的及び社会的条件並びに人口、土地利用、交通量その他国土交通省令で定める事項に関する現況及び推移を勘案して、一体の都市として総合的に整備し、開発し、及び保全する必要がある区域を都市計画区域として指定するもの」である（下線引用者）。

そして、この都市計画区域については、都市計画に「整備、開発及び保全の方針を定めるもの」とされる（同法6条の2）。

さらに都市計画地域については、用途地域を定めことができるとされ（同法8条1項）、この規定に基づいて「良好な住居の環境を保護するため」の各種住居専用地域を含む13種類の用途地域が定められるのである（同法9条1～13号）。

これらの法全体の趣旨からすれば、「一体の都市として総合的に整備し、開発し、及び保全する必要がある区域」として指定された都市計画区域のうち、特に「良好な住居の環境を保護するため」の用途地域として定められた各種住居専用地域については、良好な住居環境を保護するための整備、開発、保全がなされると解釈することが自然かつ合理的である。

（3）居住者の期待

つまり、各種住居専用地域に居住する人々は、自身が暮らす地域は、行政によって良好な住居環境を保護するための整備、開発、保全がなされるものとの強い期待を有している。かかる期待は、国が定めた法律によって形成されたものであるから、当然のことながら法的に保護されなければならない。

したがって、このように都道府県が指定し、「良好な住居の環境を保護するため」と特に定めた地域にまで大深度法を適用して、その地下に、いつ陥没事故が発生するか分からないようなトンネル工事を施すことを認めた本件認可は、原告らの平穏生活権を侵害するものであることは明らかである。

第5 求釈明

1 原告適格について

環境影響評価法15条の「関係地域」を被告準備書面（2）別紙地図上で明らかにされたい。また、当該区域を関係地域に設定した具体的理由も併せて主張されたい。

2 大深度法 16 条 4 号について

被告は、JR 東海が全幹法に基づく中央新幹線の営業主体・建設主体として指名及び建設指示を受け、本件事業につき同法に基づく工事実施計画の認可を受けているから、大深度法に基づく申請に係る事業を遂行する十分な能力があると主張するが（被告準備書面（2）【17 頁】）、なぜ中央新幹線の営業・建設主体であり、工事実施契約の認可を受けていると、大深度地下を使用する事業を遂行できる法的な能力があるといえるのか、その理由を明らかにされたい。

3 法令違憲（平穏生活権侵害）

原告らは、訴状において、本件大深度事業によって侵害される権利につき、平穏生活権が包摂する利益のうち「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」と特定して主張した（訴状【47 頁】）。これに対して、被告は「原告らが主張する平穏生活権の内容が抽象的かつ不明確」と述べたため（被告準備書面（1）【66 頁】）、原告らは再び自身らが主張する平穏生活権の内容は、「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」と説明した（原告ら準備書面（2）【23 頁】）。

ところが、驚くべきことに被告は、再度「原告らが主張する平穏生活権の内容が抽象的かつ不明確」と述べたのである（被告準備書面（2）【28 頁】）。

あまりに不誠実な態度に怒りを通り越して呆れるばかりであるが、同様の繰り返しを避けるため、原告らは以下のとおり、釈明を求める。

- （1）人格権から導き出される平穏生活権という人権は、今やこれを認容する裁判例も多くなっている。かかる人権の存在について、被告の見解を述べられたい。万が一、否定する場合には、その理由も説明されたい。
- （2）平穏生活権という人権を肯定される場合、そこに包摂される利益のうち、「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」という権利が含まれるとの原告らの主張について、認否されたい。

(3) 前述のとおり、被告は、これまで原告らが主張する「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」という権利に触れることなく、再三にわたって、原告らが主張する平穏生活権の内容は「抽象的かつ不明確」などと繰り返した。そこで、改めて被告は、原告らが主張する上記平穏生活権の内容が不明確と主張するのか、明確にお答えいただきたい。不明確だと考える場合、その理由も説明されたい。

(4) 原告らは、トンネル工事等による陥没事故等が多数発生しており、その多くは本件大深度事業と同様にシールド工法によるものであるという事実から、自身らの平穏生活権が侵害されると主張している。この点について認否のうえ、争うという場合には、その理由を説明されたい。

以 上

別紙1 原告番号 [REDACTED]

① [REDACTED]

② [REDACTED]