

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 4 準備書面

2026 年 1 月 15 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



目 次

第1	原告適格	4
1	争いのない原告	4
2	原告らの主張の整理	4
	(1) 法律上の利益を有する者	4
	(2) 根拠となる法令と関係法令	4
	(3) 考慮されるべき利益の内容及び性質	7
	(4) 小括	9
3	大深度法と土地収用法	9
4	事業区域にある物件の占有	10
5	原告らについて	10
	(1) 所有者ないし共有持ち分権者	10
	(2) 同居家族ないし占有者等	11
	(3) 事業区域に係る土地上の建物の所有権者	11
	(4) 本件事業区域の周辺の住民	12
6	小括	12
第2	取消事由	12
1	十分な意思と能力	12
	(1) 工事費の増額	12
	(2) 品川区の路面の隆起	15
2	公益上の必要	16
	(1) こだま・ひかりの需要	16
	(2) テレワークの普及	17
第3	法令違憲	19
1	憲法 29 条 2 項違反	19
2	平穏生活権侵害	20

（１）権利性.....	20
（２）裁判例.....	21
（３）適切な施工の実施.....	23
（４）小括.....	27
第４ 結語	27

第1 原告適格

1 争いのない原告

被告は、被告準備書面（3）において本案前の答弁として、別紙原告目録番号（以下、「原告番号」という）[REDACTED]
[REDACTED]については、却下を求めている。逆に言えば、被告も、原告番号 [REDACTED] については、原告適格を認めており、争いがない。

2 原告らの主張の整理

訴状及び原告ら第3準備書面において、原告適格の主張をしてきたが、それらを再度整理したうえで、原告らの主張を補足する。

（1）法律上の利益を有する者

行訴法9条1項は、取消訴訟は「当該処分又は裁決の取消しを求めるにつき法律上の利益を有する者」のみ、原告適格を有する旨を定めている。

同条2項において、「裁判所は、処分又は裁決の相手方以外の者について前項に規定する法律上の利益の有無を判断するに当たっては、当該処分又は裁決の根拠となる法令の規定の文言のみによることなく、当該法令の趣旨及び目的並びに当該処分において考慮されるべき利益の内容及び性質を考慮するものとする。この場合において、当該法令の趣旨及び目的を考慮するに当たっては、当該法令と目的を共通にする関係法令があるときはその趣旨及び目的をも参酌するものとし、当該利益の内容及び性質を考慮するに当たっては、当該処分又は裁決がその根拠となる法令に違反してされた場合に害されることとなる利益の内容及び性質並びにこれが害される態様及び程度をも勘案するものとする。」としている。

（2）根拠となる法令と関係法令

本件において、同項の「当該処分・・・の根拠となる法令の規定」は、大深度法16条（認可の要件）各号である。

法律上の利益の有無の判断に当たっては、上記（3）の文言のみによることなく、「当該法令の趣旨及び目的」を「当該法令と目的を共通にする関係法令があるときはその趣旨及び目的をも参酌」して考慮することが求められている。

ア 当該法令の趣旨・目的

大深度法の目的については、大深度法 1 条は「この法律は、公共の利益となる事業による大深度地下の使用に関し、その要件、手続等について特別の措置を講ずることにより、当該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ことを目的とする」と定めているのみで、実質的な趣旨は書かれていない。

大深度法 6 条 1 項は、基本方針を定めることを被告（国）に求めている。同基本方針（甲 14）では、①大深度地下の合理的利用、②大深度地下利用時の安全確保・環境保全等周辺への配慮の 2 つが読み取れ、大深度法 1 条は①②を背景にした要件、手続等を定めるという目的を掲げている。

イ 土地収用法

大深度法が土地収用法の特別法であることには争いがないため、土地収用法が「目的を共通にする関係法令」であることに争いはない。

土地収用法の目的として、私有財産の調整があることから、後述（3）とも関連するが、財産権の保護は考慮されなければならない。

ウ 全幹法と環境影響評価法

大深度法は、直接環境影響評価法の対象事業になっているわけではない。というのも、大深度法は、そもそも同法 16 条 1 号で、同法 4 条の対象事業であることが認可要件となっており、同法 4 条は、「この法律による特別の措置は、次に掲げる事業について講じられるものとする」としていることから、同法 4 条の事業に付随してのみ認可がされるという建付けになっているからである。（なお、取消事由として同法 16 条 1 号の対象

事業に全幹法が含まれない旨主張しているが、それと原告適格とは、別個に考える必要がある。) そうだとすると、全幹法は、当然に関係法令となる。

本件において、全幹法は対象事業となっていることから、その環境影響評価はなされており、本件事業区域はその範囲に含まれている。

環境影響評価には、許認可等権者は、環境の保全についての審査の結果と許認可等の基準に関する審査（基準が示されていないときは、対象事業の実施による利益に関する審査）の結果を合わせて判断し、許認可等を拒否したり、条件を付けることができる、いわゆる横断条項が設けられている（環境影響評価法 33 条）。

これらのことからすれば、全幹法の事業に付随している大深度法の事業である本件事業についても、当然に環境影響評価法は関係法令となる。

環境影響評価法 1 条は、「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する。」としており、上記ア②を考慮する際には、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確保することも目的としていることを読み込まなければならない。基本方針を具体化した「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)で環境対策が求められていることから、これは明らかである。

(3) 考慮されるべき利益の内容及び性質

上記(2)に加え、「考慮されるべき利益の内容及び性質」を「当該処分・・・の根拠となる法令に違反してされた場合に害されることとなる利益の内容及び性質」及び「態様及び程度」も勘案して考慮することが求められている。

ア 財産権(所有権その他の本権)

関係法令として、土地収用法であることから、私有財産、すなわち所有権その他の本権が「考慮されるべき利益」であることは明らかである。

本件事業においては、大深度地下をシールドマシンで掘削していることから、地盤に大きく影響を及ぼすことは、これまで述べてきた通りである。

大深度法も「使用法」としていることから明らかなように、大深度地下部分であったとしても、それは土地の一部であることに変わりはない。また、周辺土地を含む土地上の建物その他の物についても、地盤がそれを支える基礎となっている以上、地盤を掘削すれば甚大な影響は避けられないことは、これまでに起きた事故等からも明らかである。特に、陥没や隆起といった問題は、ルートの上だけでなく、広範囲にわたって起こり得る。

さらに、一度掘削されれば、それは半永久的にトンネルという人工埋設物が自己所有の土地や建物の地下に存在し続けることになる。その影響は半永久的であるだけでなく、昨今のインフラの劣化の問題が象徴するように、人工物は経年劣化していき、いつかは大事故を引き起こすことにある。そうなれば、直上だけでなく、周辺一帯を巻き込んで、財産権だけでなく、後述イの生命身体・平穩生活権をも侵害する。

よって、本件事業区域及びその周辺に土地及び建物を所有(共有を含む)している者は、原告適格を有する。

イ 生命・身体・平穩生活権

上記（２）ウの通り、環境影響評価法を関係法令として考慮する以上、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確保することも目的としているといえる。そうすると、国民の生命・身体及び平穩生活権をも考慮されなければならない。

（ア）平穩生活権

上記アで述べた通り、シールドマシンで自身が居住する土地及びその周辺の地下を掘削されれば、振動・騒音等の直接の影響があることはもちろんのこと、いつ陥没・隆起・湧水・無酸素空気の噴出等が発生するかわからない状況で生活しなければならない。ひとたび隆起や陥没等が発生すれば、それは生命身体を脅かすことは明らかである。また、半永久的に自分が居住する土地の地下に人工埋設物が存在し続けること自体、いつ陥没や隆起等が発生するかわからない状況下での生活を強いられることとなり、平穩生活権は半永久的に侵害され続ける。

（イ）個別的利益としての保護

そもそも、大深度法 19 条は、「国土交通大臣又は都道府県知事は、使用の認可に関する処分を行おうとする場合において必要があると認めるときは、申請に係る事業者に対し、事業区域に係る土地及びその付近地の住民に、説明会の開催等使用認可申請書及びその添付書類の内容を周知させるため必要な措置を講ずるよう求めることができる」として、説明会の規定を置いている。その趣旨は、「国民の権利への配慮に万全を期すことができるよう」にすることであり、使用認可申請書およびその添付書類の抗告・縦覧（大深度法 29 条が準用する土地収用法 24 条 2 項）に加え、使用認可申請書等の内容を住民に周知させるための措置を講ずるよう求める」ことにある。「必要があると認めるとき」とされているものの、上記趣旨からすれば、「できるだけ事業者に説明会等の開催を求めることが望ましい」とされ

ており、「付近地」とは、「その事業を施行することによって相当の影響を被る（可能性のある）範囲」と幅広く解釈され、対象となる住民は、「事業を施行しようとする事業区域に係る土地及びその付近地に権利を有すると否とを問わず、物理的に居住している者全員を含むと解され」ている（乙2【103～104頁】）。これらのことからすれば、そもそも根拠法令においても、「付近地」の「物理的に居住している者全員」の生命・身体・平穩生活権を個別的利益として保護しているものといえる。

また、環境影響評価法においても、「対象事業に係る環境影響を受ける範囲であると認められる地域」を「関係地域」として定め、各種の手続きに関与させている（同法15条等参照）。

よって、本件事業区域に係る土地の所有者・共有持ち分権者だけでなく、影響が及びうる周辺地域に居住している者全員について、生命・身体・平穩生活権が個別的利益として保護されているものといえる。

（4）小括

以上の通り、本件の原告適格を判断するにあたっては、土地収用法及び環境影響評価法を関係法令として参酌すると、原告らの財産権のみならず、生命・身体・平穩生活権をも個別的利益として保護しているといえる。よって、本件事業区域に土地・建物を所有・共有している者のみならず、周辺土地を含む範囲に土地・建物を所有・共有し、又は同範囲に居住している者も原告適格を有するものといえる。

3 大深度法と土地収用法

原告ら第3準備書面第1・4（1）ウの通り、事前補償を前提とし、土地の価値を補償すれば足りる土地収用法と異なり、大深度法は原則として事前補償がないことから明らかなように、土地の価値を補償するだけでは足りない。むしろ、大深度地下を「使用」されているのに、「地上部分に影響はない」というかつての幻想、今や虚偽の前提により、そこに住み続けなければならない。

そうだとすると、事業区域に係る土地の所有権者の利益のみを考慮するのでは到底足りず、地上で生命身体・平穩生活権に直接の影響がありうる範囲の住民（所有者・占有者・同居者等を含む）はおしなべて原告適格を認めるべきである。

4 事業区域にある物件の占有

被告は、乙2【126頁】を引いて、大深度法31条1項がさす物件は、「事業区域の地表上に建設される建物等を指すものではなく、事業区域となる大深度地下に存在する井戸・温泉井等の地下工作物・埋設物を指している」とする。それを前提として、被告は建物の占有者については、原告適格を否定する。

しかしながら、上記1～4で述べた通り、本件の原告適格の判断においては、財産権以外にも、生命身体・平穩生活権等も考慮されるべきであることから、大深度法31条の物件の「明渡し」を前提とした条文を引いて、別異に取り扱う意味はない。

特に、上記3の通り、土地収用法は、事前の損失補償を予定しているからこそ、同居家族はその損失補償に「含めて」評価されていることから、別個に原告適格を認める必要はないが、大深度法はそもそも損失補償を予定していないだけでなく、原告らが害される権利や利益は財産権の補償のみによって賄われる性質のものではない。

よって、大深度法31条の「事業区域にある物件の占有」を分水嶺にすること自体無意味であり、むしろ、建物の占有者は、事業区域に係る土地の所有者等と同列に扱われるべき者である。

5 原告らについて

(1) 所有者ないし共有持ち分権者

上述1の通り、原告番号 [REDACTED] については、本件事業区域に係る土地の所有者ないし共有持ち分権者であることから、被告の主張を前提としても、原告適格が認められる。

(2) 同居家族ないし占有者等

被告の主張では、原告番号 [REDACTED] は、本件事業区域に係る土地（大深度地下上部の土地）上の建物の所有者家族として同居し、又は同建物の一部を単に占有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、又は事業区域にある物件を占有する者」に当たらず、原告適格を否定している（被告準備書面（2）第2・1（2）、被告準備書面（3）第2・1）。

しかし、上述の通り、占有権や使用借権と所有権を分けることは無意味である上、建物に対し何らかの権利があれば、土地に対しても（特に親族間であれば）使用借権が設定されているものと解するのが自然である。また、本件事業区域に係る土地上に居住しているのであれば、当然に生命・身体・平穩生活権に著しい影響があることは明らかであるので、当該原告らについては、原告適格を認めるべきである。

(3) 事業区域に係る土地上の建物の所有権者

被告は、原告番号 12 について、事業区域に係る土地上の建物の所有権者（共有持ち分権者）と認めつつも、その敷地に係る権利関係が不明であることをもって、「事業区域に係る土地に関するその他の権利を有する者、又は事業区域にある物件を占有する者」に当たらず、原告適格を否定している（被告準備書面（3）第2・1）。

しかし、原告番号 12 は、同建物の共有持ち分権を有しているのに、敷地に対し無権限ということとはあり得ない。当該敷地の共有持ち分権者たる原告番号 10 及び 13 と親族であることから、使用借権が設定されていることは明らかである。

よって、「事業区域に係る土地に関するその他の権利を有する者、又は事業区域にある物件を占有する者」に当たり、原告適格を認めるべきである。

(4) 本件事業区域の周辺の住民

上記 (1) から (3) 以外の原告らについても、生命・身体・平穩生活権に影響が及ぶ範囲に居住しているため、原告適格を認めるべきである。

6 小括

以上の通りであるから、原告ら全員に原告適格が認められるべきである。以上の通りであるから、原告ら全員に原告適格が認められるべきである。

なお、原告ら第3準備書面第5・1でも求めた通り、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。

環境影響評価法が関係法令である以上、地上部に影響がありうる範囲として、必ずしも完全に一致するとは限らないが、一指標になり得るものと思料する。

第2 取消事由

1 十分な意思と能力

被告準備書面(3)第4の2に関連し、被告が、大深度法16条4号にいう「事業者が当該事業を遂行する十分な意思と能力」を欠いていることを示す事実について、補足する。

(1) 工事費の増額

ア 二度にわたる大幅な増額

JR 東海は、品川・名古屋間の工事について、当初2014年10月に認可を受けた土木構造物を中心とした工事实施計画(その1)、及び2018年3月に認可を受けた電気設備等を含む工事实施計画(その2)において、総工事費を「5兆5236億円」と見込んでいた。しかし、その後2021年4月に総工事費は7兆482億円の見通しであると公表し、2023年12月に工

事実施計画（その 3）及び変更の認可を受けた。この増額は、当初の予算から約 30%アップの大幅なものであり、その理由を JR 東海は、「（2021 年 4 月の）その時点で合理的と考えられる要素を盛り込んで精査を行い、難工事への対応、地震対策への充実、発生土活用先の確保に伴い」と述べている（甲 85）。

ところが、2025 年 10 月、JR 東海は、総工事費がなんと 11 兆円に膨らむ見通しであるとして、上記 2023 年の時点からわずか 2 年で 4 兆円も増額することを発表した。当初の実施計画からは約 2 倍の金額である。JR 東海は、増額の理由を「物価等高騰の影響、難工事への対応、仕様の深度化」であるとする（同）。

様々な物価や人件費が上昇していることを考慮しても、このような、二度にわたる工事費の大幅な増額はまったくもって異常である。なお、2026 年度の日本の予算案は 122 兆 3000 億円で過去最大規模とされるが、11 兆円はその 1 割に近い莫大な金額である。

イ 不確実な資金確保

JR 東海は、今般の増額を運輸収入と金利 3%での借入れで賄うとしているが、このような資金確保の実現が可能であるかは不確実である（同）。JR 東海内部でも、「本来、会社にはリニア事業を続けるだけの余裕はない」、「会社が持っている現金は 24 年度末で、国からリニア建設のために財政投融資（以下、財投）で借りた 3 兆円、内部留保 4.2 兆円、そしてリニア建設積立金 1.7 兆円の計約 9 兆円。本来必要な 11 兆円には 2 兆円も足りていない」との見方もある（甲 86）。

この資金確保の試算において、JR 東海は、開業予定が 2035 年であることを頑なに「仮置き」と称しており、「開業時期については、静岡工区でのトンネル掘削工事に未だ着手の見込みが立たないため、現時点で見通すことができない状況です」とのことであるから、試算の土台は極めて不安

定であり、この試算にどのような意味があるかは疑問である（甲 85）。工事の完成どころか着手の時期さえ不明、費用は倍増と、これだけをとっても、社会的に到底認められる事業ではない。

また、JR 東海が 1 回目の増額理由に「その時点で合理的と考えられる要素を盛り込んで」の「精査」や、今般 2 回目の増額理由において「難工事への対応」を挙げていることは、本件認可時にはこれらの精査や対応が行われなかったことを自ら認めるものである（甲 85）。

ウ 意思と能力の欠如

無謀かつ巨額の増額、そして今もって資金確保が不確実であることは、JR 東海が本事業を適切に遂行する意思も能力も根本的に欠いていたことを明白に示すものである。

適切な事業者であれば、工事の実施前に、工事の内容、工法、必要な資材、人員配置、工期等を精緻に検討し、これらに基づいて合理的な見積もりを作成しなければならない。そして事業の遂行に当たっては、必要な資金を事前に確保し、確実な根拠に基づく適切な資金計画を策定することが不可欠である。

しかるに、JR 東海の当初の見積もりは極めて杜撰であり、また事業の実態を正確に把握することができていなかった。資金についても、JR 東海には、計画の策定や管理能力が欠如していた。資金調達の前提条件が崩れた場合、工事の中断、下請業者への支払遅延、さらには事業の破綻を招く危険性は極めて高く、その結果、国民が甚大な損害を被ることは明白である。確実な資金の裏付けを欠いたまま巨額の事業を継続しようとする JR 東海の姿勢は、鉄道事業者としての基本的な資質を欠いているといってもよい。

さらに、JR 東海は、簡易な発表を行ったのみで、財形投融资を行った国、そして税金を負担する国民や、JR の利用者、影響を受ける可能性のあ

る住民に対し、説明責任を果たしておらず、不誠実というほかない。国の予算案の 1 割にも相当しようという規模の工事費の投入は、国民にとって極めて重大な関心事項であり、適切な事業者であれば、増額の必要性、その根拠、具体的な増額項目、そして何よりも資金調達の確実性について、詳細かつ明確な説明を丁寧に行わねばならない。JR 東海はすべてを怠っている。

このような事業者が、今後の工程において適切な事業管理を行うことができるとは到底考えられず、JR 東海には、本事業を遂行、完遂する意思および能力が決定的に欠如していたことは明らかである。

(2) 品川区の路面の隆起

2025 年 10 月、品川区で道路の段差が確認され、トンネル掘削箇所ほぼ真上に位置する区道で車道と歩道との間に最大 13 センチの隆起が生じていた（甲 95）。JR 東海は工事を中断し、同年 12 月、掘削工事の不十分な施工管理が原因とみられると発表した（甲 96、97）。

この北品川工区では、工事開始直後からトラブルが相次ぎ、約 500 メートルを掘削するのに 4 年かかっている上に、住民の安全、安心を脅かすトラブルがまたも発生したことになる。この事実をもってしても、JR 東海には、当初から適切な工事を行う能力が欠如していたというほかない。

地下工事は、地質条件、地下水位、周辺構造物への影響等を綿密に検討し、高度な技術と経験に基づいて実施されなければならないが、地表面に具体的な損傷ないし変状が複数回にわたって生じているという事実は、JR 東海が地下工事に必要な基本的技術力を有していないことを端的に証明している。

また、地下工事の実施に際しては、事前に十分な地質調査、周辺環境の把握、影響の予測等を行い、これらに基づいて適切な施工計画を立案することが不可欠であるが、地表面の問題が複数回にわたって発生した事実は、JR 東海がこれらの事前準備を行っていないか、適切な調査能力および判断能力を

有していなかったことを明確に示している。

さらに、複数回の問題発生という経緯に鑑みれば、JR 東海は当初の問題発生後も調査や計画の見直しを適切に行わず工事を継続していたものと推認される。工事の管理におけるこのような乱暴な姿勢は、本事業全体を遂行する能力がないことを如実に物語っている。

以上のとおり、JR 東海に本事業を最後まで適切に遂行する意思と能力があるとは到底認められず、万一仮に工事を継続させた場合、今後より深刻な問題が発生し続けることは明白である。

2 公益上の必要

大深度法 16 条 3 号に係る主張につき、以下の通り補充する。

(1) こだま・ひかりの需要

原告らは、原告ら準備書面 (2) において、甲 66 の 1、甲 66 の 2 を引いて、「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」としているが、「3 割近くの需要が単位失われる可能性すらある」旨主張している。その理由として、「こだま」「ひかり」型の需要が高いのであれば、すでに本数が増加して然るべきであることをあげている（原告ら準備書面 (2) 第 1・2 (1) ア (ア) b (b) 【6 頁】）。

甲 87 は、東海道新幹線の 1 日当たりの本数を示しているが、「こだま」型は 1987 (昭和 62) 年度の 89 本から横ばいないし微減であり、2021 (令和 3) 年度でも 83 本である。「ひかり」型も、品川駅開業に伴う「のぞみ」型中心ダイヤとなった平成 15 年度以降は、1 日当たり 65 本のほぼ横ばいである。利用者数の増加に伴い、本数を増加させたのは「のぞみ」型だけだったといえる。つまり、「こだま」「ひかり」には、現状以上に需要はなく、「のぞみ」型分が単にリニア中央新幹線に移行することになるだけである。東海道新幹線のほかにリニア中央新幹線を整備する公益上の必要はない。

(2) テレワークの普及

リニア中央新幹線は、従来型の新幹線と比較すると、その速達性に特徴を持つが、そもそも、遠隔地への速達性は、今後ますます重視されなくなっていくことが予想される。

速達性が求められる典型は、ビジネス用途である。現に、新幹線利用者の多くが会社員であり（甲 88）、特に頻回利用者の利用目的はビジネスが約 6 割である（甲 89）。しかし、昨今のインターネット等での遠隔地の接続が容易になったことに伴い、ビジネス用途での速達性や頻回移動は求められなくなっている。一見、コロナ禍に伴い急速にテレワークが普及したかのように見えるが、実際には、以下の通り、本件認可以前から、国を挙げてテレワークの推進に取り組んでいた。

まず、日本におけるテレワーク推進の時系列を確認する。厚生労働省「これからのテレワークでの働き方に関する検討会（第 1 回）における小豆川氏の報告によれば、以下の経過をたどっている（甲 90 より抜粋）。

黎明期	1973年頃	アメリカ・カリフォルニア州・ロスアンゼルス近郊でテレワークがはじめられた（エネルギー危機、マイカー通勤による大気汚染緩和）
	1980年代初頭	アルビン・トフラー「第三の波」 “エレクトロニック・コテージ”で働くことになる
	1980年代中頃	アメリカにおいて、IT分野の起業家達を「マイクロビジネス・SOHO」等と呼称
	1984年	サテライトオフィス勤務実験 吉祥寺（NEC、NTT）
第1期 ブーム	1988年	志木サテライトオフィス（鹿島建設、内田洋行、富士ゼロックス）、大宮サテライトオフィス（三菱マテリアル）
	1989年～	コミュニティオフィス武蔵野（富士ゼロックス） リゾートオフィス（熊本、安曇野、ニセコ、八ヶ岳、千曲川）
	1991年	上尾・鎌倉・船橋に本格的なサテライトオフィス（NTT） 日本サテライトオフィス協会（現 日本テレワーク協会）が任意団体として設立 創造型サテライトオフィス開設 KSP（神奈川サイエンスパーク）内、NTT（3箇所）
	1992年	浦和、大阪フレオ（NEC）、住友生命浦和ホロゴン
	1993年	新百合ヶ丘サテライトオフィス（富士ゼロックス）
第2期 ブーム	1995年	フレオ町田（NEC）
	1996年	郵政省・労働省合同の「テレワーク推進会議」設置、白河テレワークセンター
	1997年	郵政省が、はじめて国家公務員のテレワーク勤務実験を実験
	1999年	日本テレワーク学会が発足、企業のモバイルワークが普及

第3期 ブーム	2000年	日本サテライトオフィス協会が、日本テレワーク協会に改称
	2002年	国土交通省「テレワーク人口調査等実態調査」
	2003年	e-Japan戦略Ⅱ（2010年までに、就業人口の2割をめざす） 次世代育成支援対策推進法施行
	2005年	「テレワーク推進フォーラム」(産官学共同)発足
第4期 ブーム	2005年	国土交通省「テレワーク人口実態調査」、以降毎年実施 I T新改革戦略
	2007年	I T新改革戦略政策パッケージ、テレワーク人口倍増アクションプラン テレワーク税制優遇新設
	2009年	i-Japan戦略2015（2015年までに在宅型テレワーカーを700万人に）
	2010年	新たな情報通信技術戦略
第5期 ブーム	2011年	東日本大震災（夏場の電力削減等のため、企業の導入が拡大）
第6期 ブーム 国民運動 に	2013年	世界最先端IT国家創造宣言 （2020年に企業導入率を2012年度比3倍、週1日以上 終日在宅ワーカー数を全労働者数の10%以上にする） 11月をテレワーク月間と制定。
	2015年～	テレワーク普及推進、イベント集中月間。厚生労働大臣表彰「輝くテ レワーク賞」表彰、2016年より総務省「テレワーク先駆者百選総務大 臣賞」表彰を実施。
	2017年	世界最先端IT国家創造宣言・官民データ活用推進基 本計画 KPI（進捗）：平成32年には、テレワーク導入企業を平成24年度 （11.5%）比で3倍、テレワーク制度等に基づく雇用型テレワーカーの 割合を平成28年度（7.7%）比で倍増 KPI（効果）：働く者にとって効果的なテレワークを推進 国家公務員については、平成32年度までに、 ①必要な者が必要な時にテレワーク勤務を本格的に活用できるように するための計画的な環境整備を行い ②リモートアクセス機能の全省での導入を行う。 2020年東京五輪に向けて、テレワーク・ディの実施、サ テライトオフィス（再ブーム）、どこでも働ける環境が 拡大
	2018年 2019年	世界最先端デジタル国家創造宣言・官民データ活用 推進基本計画 テレワーク・デイズの実施：7/22（月）から1カ月に

このように、本件認可の時点（2018年）では、国として数値目標を設ける
等して強力にテレワークを推進し、移動、特にビジネス目的での速達性の需

要を低減させる方向の政策を打ち出していたのであるから、速達性重視の移動手段であるリニア中央新幹線の需要が減少していくことは、むしろ意図していたことであつたとすらいえる。

実際に、企業におけるテレワーク導入率は、2004 年の時点でも、すでに 8.5%、その後増減を繰り返しながら増加していき、本件認可がなされた 2018 年時点では、20.1%が導入していたのであるから、増加傾向であつたことは明らかである。特に従業員数が 2000 人以上の大企業においては、2017 年時点で 38.7%、2018 年時点で 46.1%、2019 年時点で 60.8%と、その増加傾向は顕著であつた（甲 91【頁番号 13-14】）。また、その導入理由としては、「勤務者の移動時間の短縮・混雑の回避」が約半数を占めている（甲 91【頁番号 16】）。

よって、テレワークは本件認可当時においても、その後に急速に増加する傾向であつたことは明らかであつたため、社会として移動の速達性は求められなくなっていくことは想定されており、速達性を偏重するリニア中央新幹線の公益上の必要はない。

第 3 法令違憲

1 憲法 29 条 2 項違反

被告は、「所有権の弾力性とは、利用権等による制限が消滅すればもとどおり全面的な支配権に復帰するという所有権の法的性質を指す用語であり、原告らが主張するような物理的な復旧可能性の有無とは関係がない」と主張する（被告準備書面（3）第 3 の 1【13 頁】）。

しかし、現実には、大深度法による制限が消滅しても、原告らは施設や工作物を撤去することも、地上部分の変化や被害を元通りにすることもできないのであつて、土地に対する「全面的な支配権」を行使できないのであるから、所有者は当該権利を奪われたことになる。原告らは「弾力性」との用語や概念に拘

泥するものではなく、財産に対する支配権の行使が阻害されることは、財産権の侵害にほかならないと主張するものである。

ところで、土地の所有権には、土地を構成する土、砂、砂利等（以下「土砂等」という）に対する所有権も当然に含まれる。法律上、土地及びその定着物は不動産と定められており、地下の土砂等は土地に定着している（民法 86 条）。そして、土地の所有権は地表だけでなく地下に及ぶ（同 207 条）。仮に土砂等が定着物でないとしても、不動産の所有者は、その不動産に従として符合した物の所有権を取得するのである（同 242 条）。土地の所有権が地上、地下下について全く無制限ではなく、所有権の利益の存する限度でのみ及ぶと解しても、土砂等は土地の構成部分として地表を支える機能を有しているのであるから、所有者の利益の存する対象であり、土地所有権は土砂等に及ぶ。

大深度法に基づく本件認可による使用権の設定は、上記のとおり土地所有者に帰属し、地表を支える大量の土砂等を、トンネル工事等により所有者の同意なく奪取するものである。この点においても、本件認可は財産権の侵害と評価されるべきものであるが、訴状等で主張するとおり、大深度法の立法目的に正当性はなく、手段の合理性及び必要性を欠くものであるから、このような財産権の侵害は憲法に反する。

2 平穏生活権侵害

被告準備書面（3）第 4 の 3 において、被告は平穏生活権について、間違った理解に基づく主張を行っている。そこで、ここでは改めて平穏生活権について裁判例等を示しつつ論ずる。

（1）権利性

原告らは、これまで平穏生活権に包摂される権利として、「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」を主張してきた。これについて、被告は、「本件処分によって生じたとする抽象的な不安感や恐怖感を保護すべき旨をいう

ものであって、具体的権利とはいえない」と述べる（同【16 頁】）。しかし、原告らは「地面に突然、穴が開く」などと、きわめて具体的な事態を想定しているものであって、抽象的な不安感や恐怖感などということとはあり得ない。

さらに被告は、「仮に権利性を認めたとしても、大深度法に基づく使用の認可によって、『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』現実的な危険が切迫し、具体化しているとはいえず、原告らが平穏な生活を送ることが侵害される具体的な危険が発生したとは認められないから、上記「平穏生活権」が侵害されたともいえない」と述べる。つまり、被告は平穏生活権が侵害されたというためには、「現実的な危険が切迫し、具体化している」ことが必要だと考えているようであるが、平穏生活権という権利を全く理解していない。

平穏生活権は、合理的な根拠に基づく不安感を保護するための権利であって、具体的な危険性を必要とはしていない。

（２）裁判例

平穏生活権については、訴状でも述べたが（第４章 第２【46～48 頁】）、ここで裁判例を見ながら論ずる（甲 98）。

ア 初期の裁判例

平穏生活権は、人格権から導かれる権利であるところ、その根拠は被告も言うように憲法 13 条に求められるが、同時にこれを具体化し実現するには、公権力による積極的な施策が必要となる場合があるから、社会権としての性格をも有する。したがって、憲法 25 条も人格権の根拠となろう。

初期の代表的な裁判例は、暴力団事務所の存在により周辺住民が生活の平穏を侵害されたとして、事務所の使用差止や損害賠償を求めたものである。ここでは、「何人にも生命、身体、財産等を侵されことなく平穏な日常生活を営む自由ないし権利があり」、これは物権と同様に排他性を有する固有の権利であり、受忍限度を超えて違法に侵害され、またはされあ

るおそれがある場合には差止請求ができるとされた（静岡地浜松支決昭和 62・10・9 判時 1254 号 45 頁、東京高判昭和 61・11・17 判タ 623 号 70 頁及び、その上告審判決である最判昭和 62・7・17 判タ 644 号 97 頁は、マンションの明け渡しを命じた）。

また、廃棄物処分場の差止訴訟では、**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、不快感等の精神的苦痛だけでなく、平穏な生活を侵害していると評価される場合には、人格権の一種としての平穏生活権の侵害として差止請求権が認められる**と判示された（仙台地決平成 4・2・28 判時 1429 号 109 頁、熊本地決平成 7・10・31 判時 1569 号 101 頁など）。

イ 原発事故における平穏生活権

福島原発事故をめぐる避難者らの損害賠償を求める多くの集団訴訟においては、包括的生活利益としての平穏生活権の侵害が主張され、これを認める裁判例が現れている（前述の前橋地判平成 29 年 3 月 17 日、福島地判平成 29 年 10 月 10 日判時 356 号 3 頁「生業訴訟判決」、東京地判平成 30 年 3 月 16 日「首都圏訴訟判決」など）。

これらのうち、前橋地裁判決は、**「通常人ないし一般人の見地に立った社会通念を基礎として・・・当該移転をしないことによって具体的な健康被害が生じることが科学的に確証されていることまでは必要ないものの、科学的知見やその他当該移転者の接した情報を踏まえ、健康被害について、単なる不安感や危惧感にとどまらない程度の危険を避けるために生活の本拠を移転したものといえるかどうかが重要」**であると述べている（太字引用者）。

また、「生業訴訟判決」では、「平穏な生活には、生活の本拠において生まれ、育ち、職業を選択して生業を営み、家族、生活環境、地域コミュニティとの関りにおいて人格を形成し、幸福を追求していくという、人の

全人格的な生活（原告らのいう「日常の幸福追求による自己実現」）が広く含まれる」とされた。

ウ 小括

これらの裁判例からすれば、シールド工法による大深度地下のトンネル工事によって権利侵害が発生する不安や恐怖が、通常人ないし一般人の社会通念を基礎として合理的と認められる場合には、その不安感は法的に保護されるべきである。そして、それが侵害されたという場合には、平穩生活権侵害を理由とする損害賠償請求や差止請求ができることになる。

（３）適切な施工の実施

被告準備書面（３）第４の３（３）に対し、反論する。

ア 地盤状況の難しさに応じた適切な施工

被告は、「**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に照らせば、シールドマシンによるトンネル掘削工事において陥没事故が発生したことをもって、シールドマシンを用いたトンネル掘削の工法自体に危険性があるとはいえない**」と主張する（同【17 頁】、太字引用者）。

これまで多数の陥没事故等が発生しており、それらについて詳細な原因究明がされているわけではないにもかかわらず、なぜそのようにいえるのか、全く不明である。仮に被告の主張を前提とすれば、これまで発生した陥没事故の原因は、「地盤状況の難しさに応じた適切な施工を実施」をしていなかったことになる。他方、本工事においては、十分な地盤調査が行われ、それに応じた施工が実施されていることになる。

しかしながら、以下に述べる通り、本工事において JR 東海が「地盤状況の難しさ」を詳細に調査したとは到底いえず、したがって、それに「応じた適切な施工」が実施されているなどということとはあり得ない。このことは、これまでも原告らが指摘したとおり、実際に、各地で本工事による

地盤沈下等が生じている事実及び以下の事実からすれば明らかである。

イ 地盤状況の調査

「地盤状況の難しさに応じた適切な施工」を実施するためには、前提として、工事箇所の地盤状況を入念に調査し、的確に把握することを要する。

本件許可がされた 2018 年 10 月 17 日時点においては、シールドトンネル工事に関するガイドラインとして、「シールドトンネル工事に係る安全対策ガイドライン」が厚生労働省により策定されていた（甲 92）。同ガイドラインでは、設計及び施工計画について以下のように記載されている。

第 4 設計者・施工者による取組

1. 適確なリスクアセスメントを踏まえた設計及び施工計画

(1) シールドトンネルを掘進する地山の地形、地層及び地質の状態が十分明らかでない場合には、掘進箇所のボーリング調査等の実施を検討し、災害につながる要因の把握に努めるなど、リスクアセスメントを適確に実施すること。

(2) ボーリング調査等の結果に基づきシールド工法の計画（施工計画を含む。）を定め、また、施工状況に応じて施工計画等を見直すこと。
このとき、必要に応じ設計変更について発注者と協議すること。

一方、JR 東海が本事業において行った地盤調査については、2021 年 12 月 20 日に山添拓参議院議員が提出した「東京外かく環状道路事業、リニア中央新幹線事業及び大深度地下使用法に関する質問主意書」において（甲 93）、都県・区市町村ごとの ①大深度地下区間での地盤の事前調査についてのボーリング数、②そのうちルート直上で行ったボーリング数、③ルート直上でのボーリングのうち大深度地下のトンネル下端まで達している数及びその場所が質問された際、以下のとおり答弁されている（甲 94）。

JR 東海によれば、①大深度地下における中央新幹線（品川～名古屋）のシールドトンネル工事に当たり支持地盤の特定に用いたボーリング調査の件数、②①のうちルートの上で実施した件数及び③②のうち大深度地下のトンネルの下端まで達している件数については、市区町村ごとに次のとおりであるとのことである。

東京都品川区 ①十九件 ②零件 ③零件
同都港区 ①二件 ②零件 ③零件
同都大田区 ①二十三件 ②一件 ③零件
同都世田谷区 ①一件 ②零件 ③零件
同都町田市 ①五十一件 ②二件 ③零件
神奈川県川崎市中原区 ①二十一件 ②一件 ③一件
同市高津区 ①六件 ②零件 ③零件
同市宮前区 ①七十三件 ②五件 ③二件
同市麻生区 ①三十二件 ②一件 ③一件
愛知県春日井市 ①五十七件 ②零件 ③零件
同県名古屋市守山区 ①十件 ②零件 ③零件
同市北区 ①二十六件 ②一件 ③零件
同市東区 ①三件 ②零件 ③零件
同市中区 ①十六件 ②一件 ③一件
同市西区 ①五件 ②零件 ③零件

また、JR 東海によれば、③に挙げたものの場所は、次のとおりであるとのことである。

神奈川県川崎市中原区等々力一丁目
同市宮前区梶ヶ谷

同市宮前区犬蔵三丁目

同市麻生区片平五丁目

愛知県名古屋市中区丸の内一丁目

以上の記載を前提とすると、原告らの多くが居住する東京都大田区については 23 件、同世田谷区についてはわずか 1 件のみのボーリング調査しか行われておらず、かつルート直上に至っては 0 件である。このようなわずかなボーリング調査結果のみで地形、地層及び地質の状況を把握することなど到底不可能である。被告は「本件事業区域と陥没事故等が生じた箇所が同一の地盤の状況等にあるとは認め難い」とも述べるが、この点についても根拠がなく、被告の主張は前提を欠くものである。

ウ JR 東海の不適切施工

2025 年 10 月 28 日には、東京都品川区西品川一丁目において、80 メートルの地下で本工事の掘削を行っていた現場地上の道路が隆起し、高さ 13 センチメートルほどの段差が生じる事故が発生した（甲 95）。本現場は JR 大崎駅から南東におよそ 600 メートルの距離にある交差点上であることから、通行する歩行者や二輪車等の転倒や交通事故につながりかねないものであった。

同事故の原因について、JR 東海及び JV は、掘削によって掘削機（チャンバー）内に溜まった空気を抜く頻度や量が十分でなかったため、掘削機内の空気が地表付近まで上昇し、土とともに舗装盤を押し上げたと推定し（甲 96）、本工事の管理ミスを認めて謝罪している（甲 97）。これは、「地盤状況の難しさに応じた適切な施工」をしていなかっただけではなく、「シールドマシンを用いたトンネル掘削の工法自体に危険性」があることを示すものに他ならない。

このように、本訴訟において原告らから指摘されてもなお様々な事故が

繰り返し発生している事実からは、本工事においても同様の事故発生の可能性を否定することができない

(4) 小括

被告は、「**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に照らせば、シールドマシンによるトンネル掘削工事において陥没事故が発生したことをもって、シールドマシンを用いたトンネル掘削の工法自体に危険性があるとはいえない**」などとして、原告らが「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」ことに、何ら合理的な理由がないかのよう主張する。

しかし、これまで述べたとおり、シールドマシンによるトンネル掘削工事において、多数の事故が発生しており、さらに被告がよりどころとする「**地盤状況の難しさに応じた適切な施工**」の前提となる地盤状況の調査も JR 東海は十分に行ってはいないのである。これらの事実には照らせば、JR 東海による本工事が原告らの居住する地域の大深度地下で行われた場合に、地面が陥没・隆起するなどして平穏な生活が侵害される不安や恐怖を抱くことは、通常人ないし一般人の社会通念を基礎として合理的である。

よって、本件認可が原告らの平穏生活権を侵害することは明らかである。

第4 結語

以上より、本件認可は違法な処分であり、また大深度法は意見無効であるから、取り消されるべきである。

なお、被告は、準備書面(3)において、原告第3準備書面の「第2 取消事由」のうち、大深度法16条1号(対象事業)(同【9～10 頁】)、5号(基本方針適合性)(同【16～19 頁】)、裁量権の逸脱濫用(同【19～22 頁】)、
「第3 法令違憲」のうち憲法29条2項違反(同【24～26 頁】)、「第4 適

用違憲」のうち大深度法 16 条 1 号及び用途地域（同【28～31 頁】）については、一切の反論をしていない。これらの項目については、すでに主張を尽くしたということでいいか、確認されたい。

以上