

## 1. 経緯、今後

- 1977-1996 宮崎リニア実験線
- 1997 山梨リニア実験線走行試験開始
- 2000.5.19 大深度地下の公共的使用に関する特別措置法（“大深度法”）成立 公布 5.26
- 2007.12.25 JR 東海 首都圏-中部圏に、リニア方式中央新幹線を全額自己負担（総事業費 5.1 兆円）で建設すると発表
- 2009.9.27 JR 東海 大阪延伸時の全体工事費は 7-8 兆円と試算（その後 全体 9.03 兆円、首都圏-中京圏 5 兆円へ）
- 2010 国際非電離放射線防護委員会 (ICNIRP) が電磁波の基準決定 電磁波基準 2,000mG (200  $\mu$ T)
- 2011.3.11~ 福島第一・第二原発 東北大地震被災 爆発 放射能汚染
- 2011.3 原子力・安全保安院（経産省系）が電磁波の基準決定 電磁波基準 2,000mG (200  $\mu$ T)
- 2011.4.21 国交省交通政策審議会の中央新幹線小委員会が最終答申「アルプスルート、超電導リニア方式」明記
- 2011.5.12 同省パブリックコメント 実施結果：  
整備に賛成 16 整備に反対・計画中止・再検討すべき 648
- 2011.5.20 国交省は中央新幹線の建設主体・営業主体として JR 東海を指名
- 2011.5.24 葛西敬之 JR 東海会長が産経新聞に寄稿 「原子力を利用する以上、リスクを承知の上、それを克服・制御する国民的な覚悟が必要…原発継続しか日本の活路はない。」
- 2011.5.26 中央新幹線整備計画決定：東京-大阪間、超電導磁気浮上方式、南アルプスルート、建設費 9.03 兆円
- 2011.5.27 国交省は JR 東海に中央新幹線の建設を指示
- 2014.10.17 国交省 リニア中央新幹線工事实施計画（その 1）を認可
- 2014.12 首都圏-中京圏 285.6Km 起工式
- 2016.5.20 リニア中央新幹線の東京名古屋間工事实施計画（その 1）の認可取消しを求める行政訴訟
- 2016~2017 実質 国から財政投融资 JR 東海へ 3 兆円融資 無担保、金利 年 0.8%、返済 30 年猶予
- 2018.2.2 JR 東海 大田区・世田谷区に「大深度地下の公共的使用について行政機関としての意見照会」に対し「意見ありません」と回答
- 2018.3.2 国交省 リニア中央新幹線工事实施計画（その 2）を認可
- 2018.3.20 JR 東海 品川・名古屋間 大深度地下の公共的使用の認可申請
- 2018.5.10-17 品川区・大田区・世田谷区で 5 回にわたり中央新幹線に係る大深度地下使用の認可申請の説明会実施（沿線住民にわかる形での事前告知なし）
- 2018.5.21 JR 東海 大田区ルート上の家の郵便受けに「中央新幹線 大深度地下使用の告知ビラ」を投函（リニアの表示無；住宅街の下に巨大トンネル掘削の記載無；超重量物が超高速走行の記載無）
- 2018.5.29 リニア中央新幹線工事实施計画（その 2）認可取消しを求め審査請求書 486 通を国交省に提出
- 2018.6.29-30 国交省 「中央新幹線品川・名古屋間建設工事」に関する大深度地下の使用認可申請案件に係る 公聴会実施（奈須りえ大田区議が反対の公述実施）
- 2018.7.18 国交省に市民ネット・奈須りえ大田区議が要望書提出（トンネル掘削公害、補償、JR 説明内容他）
- 2018.8 中旬 田園調布・上池台から JR 東海に説明会の開催を求める住民署名入り要望書提出したが拒否された
- 2018.9.14 国交省に申し入れ「JR 東海に説明会開催を指導する事及び説明会で住民が納得するまで認可しない」旨 等
- 2018.10.17 国交省 JR 東海にリニア中央新幹線品川・名古屋間大深度地下使用 認可、告示
- 2018.11.6 国交省に抗議文手渡し（前行の大深度地下使用の認可に対し）
- 2019.1.10~16 国土交通大臣宛てに大深度地下の認可の取り消しを求める審査請求書 730 筆分を提出
- 2027 首都圏-中京圏 先行開業（2045 大阪に延伸）

## 2. 計画の全体像

### (1) 区間等

区間	路線距離	総工費	完成時期	走行方式	最高速度	所要時間
東京～名古屋	285Km	4～6 兆円	2027 年	超電導磁気浮上方式 *1	505Km/h	40 分
東京～大阪	約 500Km	9.03 兆円	2045 年	86%がトンネル内走行 東京・大阪・名古屋は大深度 地下走行		67 分

\*1 10cm 浮上

(2) ルート : 品川～甲府～赤石山脈 (南アルプス) 中南部～名古屋～奈良～新大阪

(3) 使用電力量: 現行新幹線の 3 倍 (JR 東海発表) ～40 倍 (元国鉄研究所リニア担当研究員談) と諸説ある  
 ➡ 原発が 1～5 基必要と言われている。

## 3. 計画全体の問題点

### (1) 必要性がない／計画の進め方が理不尽

#### ① 必要性

JR 東海が必要と主張する理由	常識的見解
現行の東海道新幹線の輸送力が限界 (後日取下)	乗客数横這; 座席占有率は 2016 年度 64%; 人口減少
速い; 大都市間が近くなる	大都市間が近くなったら中間の地方都市は栄えるか?
東海道新幹線の経年劣化、東海地震等大災害に備え、耐震補強・大規模改修よりも二重系化する	新幹線は耐震・改修できる; 安価な代替輸送は他にある; リニアは貨物運搬手段ではない⇒貨物輸送は代替不可

#### ② 進め方

##### (i) 民主的・合理的でない

2011.5.12 国交省パブリックコメント 「実施結果: 賛成 16、反対・計画中止・再検討すべき 648」  
 であったが 建設決定

##### (ii) 必要性・安全性・採算性を審査される鉄道事業法を避け、全幹法を使って建設決定

##### (iii) 超巨大プロジェクトでありながら、国会で審議されていない

(2) 採算性: 人口減少／コスト大幅増加…採算はとれない。 2016～2017 年度 3 兆円 超優遇 国の融資

(3) 自然破壊: 南アルプス等の景観、地下水脈の分断、河川・湖沼からの水抜けのおそれ

(4) 走行地帯の危険: 中央構造線、糸魚川～静岡構造線、フォッサマグナ等の大 (活) 断層地帯の地下深くの長大トンネル 25Km を高速走行

(5) 多量の資源を消費: 大電力が必要 (原発を前提とする)、少ない資源のヘリウムで超電導、クエンチ現象

(6) 強大な電磁波

(7) 残土の処理: 陸上での処理…谷・沢の埋め立て等…異常出水時・生態系影響の問題、 海洋投棄…海洋汚染

(8) 運転手はいない／遠隔操縦で運転

(9) 沿線地域・住民への悪影響

① 大深度地下トンネル工事の公害: 騒音、振動、地盤変動 (沈下・隆起・陥没)、致死性酸欠空気 等

② リニア走行に係る公害 : // 、 // 、 // 、電磁波

③ 自然環境の変化: 地下水脈の変化とそれによる地盤変動 (沈下・隆起・陥没)、洗足池の水抜けの恐れ

④ 大深度地下法は国民の財産権の侵害： 自宅土地の評価が下落し、また 売れなくなるおそれ。

#### 4. 大深度地下の公共的使用に関する特別措置法（“大深度法”）・関連政令等の概要

##### (1) リニアの例に当てはめた場合の概要：

事業者は、国土交通大臣の認可を得れば、沿線の地権者・住民（“沿線地権者等”）に説明することなく、住宅地の直下・直近に、無断かつ無償で、長大かつ巨大な地下トンネルを掘削・開通させ、リニア中央新幹線を高速で運行する事業を行うことが出来る。

沿線地権者等に被害・損失が生じた場合は事後補償とし、立証責任は、沿線地権者等に負わせ、補償請求期間は認可＝告示日から一年以内に制限されており、実質的に損失補償を受けることができるとは考えにくい。

##### (2) 大深度法の概要の抜粋

① 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

② 大深度地下の定義、対象地域、対象事業

地下定義： 下記の大深度地下定義図の通り

対象地域：首都圏、近畿圏、中部圏の三大都市圏。

対象事業：道路、河川、鉄道事業その他個別掲示

③ 認可：（鉄道事業の場合）

国土交通大臣は、公益上の必要、事業計画が基本方針に適合するものであること、その他の要件のすべてに該当するときは、使用の認可をすることができる。

④ 説明：（事業者の説明義務はない。）

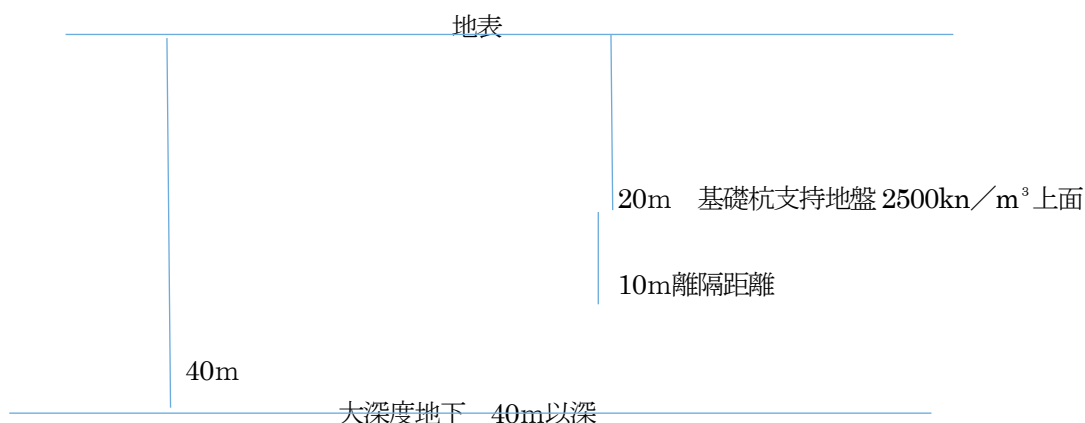
国土交通大臣…は、使用の認可に関する処分を行おうとする場合において必要があると認めるときは、申請に係る事業者に対し、事業区域に係る土地及びその付近地の住民に、説明会の開催等使用認可申請書及びその添付書類の内容を周知させるため必要な措置を講ずるよう求めることができる。

⑤ 補償： 地表の不動産の占有者が物件の明渡しを要しない場合には「具体的な損失」が生じない限りは補償せずをに使用できるものとしている

⑥ 使用の対価： 規定なし

⑦ 事後補償の請求期間： 告示後1年以内

大深度地下定義図



左縦線 地表からの深さ 40mか、右縦線 地表から基礎杭支持地盤（2500kn/m<sup>3</sup>以上）上面までの深さに10mを加えた深さのうち 何れか深い方以上の深さの地下を大深度地下という。本図では 40m以深が大深度地下となる。

仮令、基礎杭支持地盤 2500kn/m<sup>3</sup> 上面までの地上からの深さが 40m であれば、これに 10m離隔距離を加えた 50m 以深が大深度地下となる。

### (3) 認可の流れ

(H24.12 国交省大深度地下利用関係情報HP より)

(事業者が国交大臣へ) 使用の認可の申請



申請書の広告・縦覧、利害関係人の意見書提出、  
(説明会の開催)、関係行政機関の意見の聴取等



(国交大臣が) 審査



(国交大臣が) 使用の認可・告知      2018.10.17 認可処分



(大深度地下を事業者で使用される住民・地権者等に)  
具体的な損失があるときは、1年以内に補償を請求できる…

### (4) 認可されると…

国交大臣が認可し、告示したときは、認可事業者は、即時、当該告示に係る使用の期間中事業区域を使用する権利を取得する。損失の補償の請求は告示の日から1年以内に限定される。

(§は「条」、○内数字は「項」、漢数字は「号」)

- ① § 21④ 使用の認可は…告示があった日から、その効力を生ずる
- ② § 25 …告示があったときは、当該告示の日において、認可事業者は、当該告示に係る使用の期間中事業区域を使用する権利を取得し、当該事業区域に係る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耐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。
- ③ § 31① 認可事業者は、事業の施行のため必要があるときは、事業区域にある物件を占有している者に対し、期限を定めて、事業区域の明渡しを求めることができる
- ④ § 31③ ①による明渡しの請求があった物件を占有している者は、明渡しの期限までに、物件の引渡し又は移転“物件の引渡し等”を行わなければならない。
- ⑤ § 32① 認可事業者は、§ 31による物件の引渡し等により § 31①の物件に関し権利を有する者が通常受ける損失を補償しなければならない
- ⑥ § 37① § 32①に規定する損失のほか、§ 25による権利の行使の制限によって具体的な損失が生じたときは、当該損失を受けた者は、§ 21①の規定 ((註) 認可したら告示する) による告示の日から一年以内に限り、認可事業者に対し、その損失の補償を請求することができる

## 5. トンネル工事

### (1) 大深度法による工事例

- ① 神戸市の送水管敷設事業      (2007年6月19日認可)
- ② 東京外かく環状道路 (関越道 - 東名高速間)      (2014年3月28日認可)
- ③ リニア中央新幹線      (2018年10月17日認可)

### (2) 大深度他のトンネル工事の事故例

- ① 2018年5~7月 東京外環道大深度工事による気泡発生事故      (東京外環道訴訟を支える会ニュース)  
イ 2018.5~6月にかけて、外環道東名ジャンクション工事現場の野川とヤード内で、酸欠ガスと地下水の噴出がありました。これは、シールドマシンの先端の切羽 (カッター面) から、シェービングクリーム状の気泡薬剤を土中に注入する気泡シールド工法を採用したことによるもの。気泡薬剤は土と混ぜ合わせて

もマシン内にすべてを回収することは不可能です。漏れた気泡が、土圧の高い大深度から地表に上ってきたのです。

- ロ この気泡は、酸素濃度 1.5~6.4%の「酸欠ガス」だったことが事業者（国交省・東日本高速道路・中日本高速道路）の広報サイト“東京外環プロジェクト”にこっそり発表されていました。
- ハ 「酸欠で死亡」事故はしばしば起こります。地下室やタンク等密閉空間で工事する場合、責任者はまず酸素濃度の測定をします。通常 21%の酸素濃度が 18%以下では作業してはいけないと労働安全衛生法で定められています。  
6%以下： 数回のあえぎ呼吸で失神、けいれん、死
- ニ 厚生省は「労働安全衛生法酸素欠乏症防止規則」で、気泡シールド工法等危険な「圧気工法」を実施する場合には半径 1Km範囲での井戸や地下室濃度の調査を求めています。

⇒損失が発生するおそれが生じ、大深度法の損失がないとする前提が崩れることになる

② 1990年1月22日 東京・御徒町の大規模道路陥没事故

東北新幹線の御徒町シールド・トンネル工事において、御徒町駅付近を掘削中に、トンネル内部からの圧縮空気が大量に噴出して道路が陥没、負傷者が発生した。その後のJR東日本の調査でトンネル掘進時に補助工法として施行した薬剤注入量を減らすなど、施工業者に不正行為があったとしている。

③ 2012年2月7日 水島製油所倉敷トンネル事故

岡山県倉敷市のJX日鉱日石エネルギーの水島製油精製工場において、パイプライン用の海底トンネルをシールド工法で掘削中、トンネル内に海水が流入し、作業員5人が死亡した。

④ 2013年4月 中央環状品川線の開通時期、トンネル工事事故で1年延長発表

東京都と首都高速は4月16日、中央環状の五反田出入り口と南品川換気所の2か所で大規模な出水事故があり、トンネル工事を中断、中央環状品川線の開通時期を1年延長すると発表した。

2012年8月下旬、中央環状品川線南品川換気所避難路接続の大深度工事において、土圧力の増加が止まらない事象が発生、本線トンネル中央に鋼性の支柱を設置するなど応急対策を行ったこともあった。

⑤ 2016年11月8日 福岡市博多駅前道路陥没事故

午前5時前、博多駅前2丁目交差点付近で、突如道路が陥没し、30m四方、深さ15mの巨大な穴が出来、地下水等が溜まる事故になった。作業員が事前に異変に気付き、通行止めにしたために人的被害は無かった。都市部の地下鉄工事にもかかわらず一部でNA TM工法を行っていたためとされているが、2か月前の専門家会議で事故の発生が指摘されていたと言われる。

6. リニア新幹線工事に係る動き

(1) 認可、訴訟、審査請求 等

- ① 国交省はリニア中央新幹線工事実施計画（その1）を認可 2014.10.17
- ② リニア中央新幹線工事実施計画（その1）認可取り消しを求める行政訴訟 2016.5.20
- ② 国交省はリニア中央新幹線工事実施計画（その2）を認可 2018.3.2
- ② JR 東海は大深度地下使用の認可を国交省に申請 2018.3.20
- ⑤ リニア中央新幹線工事実施計画（その2）認可取消しを求める不服審査請求 2018.5.29
- ③ 国交省はJR 東海に大深度地下使用を認可 2018.10.17

⇒ この認可が下りたことにより、法的に、リニア大深度地下トンネル工事が可能となった。

(2) リニア中央新幹線 大深度地下工事の見込み

2018.8.29 JR 東海・東京工事事務所の女性から聞いた当面の工事予定

① 現在 シールドマシンの設計中

② 2年以内にシールドマシン完成、北品川の立坑から地下に入れてトンネルを掘り始める。掘削開始は2020年の見込み

③ 東雪谷（洗足池近く）の立坑は、今年度中に止め壁（鋼板製、鉄筋コンクリート製の2段階）の工事を開始。

(3) 大深度地下使用に係る訴訟

国交省・東日本高速道路・中日本高速道路等に対する東京外かく環状道路大深度地下使用認可無効確認等訴訟  
2017.12.18 提訴（東京地裁）

7. 住民側の対応

2016.5～ 早い人で2018年5月以降、大深度リニア新幹線工事・大田区ルートを認識し始めた。

2018.6.29 国交省の公聴会で奈須大田区議が反対の意見公述

2018.7.18 国交省に出向面談 要望文書を提出

- ・JR 東海が沿線住民に、事前に十分な説明をするよう指導願いたい
- ・住民が説明に納得するまで大深度地下使用の認可はしないこと

2018.8 田園調布地区 説明会開催を求める要望書（242人署名）JR 東海に提出（一週間後拒否回答）

上池台地区 説明会開催を求める要望書（70人署名）JR 東海に提出（翌日拒否回答）

2018.8 田園調布、上池台で夫々 大田区・まちづくり推進部・公共交通担当課長に面談・陳情  
上池台は70名の署名簿提出

2018.8 田園調布、上池台で夫々 自治会が取り上げるよう要望したが拒否された。

2018.8.23 第8回首都圏大深度地下使用協議会開催…大田区・川崎市が関係行政機関意見として下記意見陳述

2018.9 田園調布 三木さん、東雪谷 岡野さん、上池台 酒井 の3名から大田区議会に陳情（却下回答）

2018.9.14 国交省に出向・面談申し入れ

- ・田園調布、上池台の説明会開催を求める要望書（242+70筆署名）を提出
- ・JR 東海の説明会は偽装であると申し入れ 告知広告・説明会議事内容（日経ビジネス記事）提出
- ・JR 東海が住民説明会を行い、住民が納得するまでは大深度地下使用の認可はしないよう申し入れ
- ・シールドマシンで使う潤滑剤等薬品を報告するよう申し入れ

2018.10.17 国交省がJR 東海に大深度地下使用を認可

2018.11.6 田園調布・上池台住民、リニア・市民ネットが、国交省に、大深度地下使用の認可を抗議

2019.1.10～16 大深度地下使用の認可の取り消しを求める審査請求書730通を国土交通大臣に提出

<2018.8.23 第8回首都圏大深度地下使用協議会の議事録>

大田区・公共交通担当課長 山田氏が次の通り発言。

「本日、区長が他の公務がありまして出席できませんので、私、公共交通担当課長、山田から大田区の意見を申し上げます。中央新幹線の路線上の基礎自治体として、区民の安全・安心で快適な生活を保障することが第一であるため、説明会や公聴会等で区民が懸念している①環境への配慮、②沿線住民および地権者に対して適切な対応を求めさせていただきます。」

川崎市長代理も次の通り発言。

「…リニア中央新幹線のトンネルなどの整備にあたっては、周辺への環境影響を可能な限り提言するよう必要な措置を講じるとともに、地権者をはじめ、周辺住民に対して理解が得られるよう、

丁寧な説明を行うことを事業者である東海旅客鉄道株式会社に要望させていただきます。」

これに対し

事業者より、頂いた意見に対しては、適切に対応していく旨、事業の推進にあたっては、工事の安全や環境の保全、地域との連携を十分重視して、計画を着実に進めていく旨の発言があった。

国交省より、本協議会において協議が調った事項については、その結果を尊重しなければならないということが大深度地下使用法に定められているので、協議会を構成する関係行政機関等においてはこの結果を尊重し、また、事業者においてはしっかりとした対応をするよう求める旨の発言があった。

しかし、2018年10月17日、国土交通大臣は、突然、リニア中央新幹線大深度地下使用認可の処分を行った。

## 8. リニア新幹線大深度地下使用認可に係る違法性の洗い出し

### (1) 大深度法成立に向けた政府の言明 (政府広報「時の動き」2000年7月号から抜粋；Pは頁)

P42：…その時期（注釈：今から十数年前）には東京の地価が異常に高騰しまして、地上部では都市施設とかライフラインの用地を確保することが難しくなり…大深度地下が注目された時期がありまし（一部P43）

P43：…社会資本整備のための用地買収は地権者との合意を前提として…一人一人の地権者を探し当てて特定して個別に同意をいただく…土地一筆ごとに土地調書を作成する義務…非常に手間ひまがかかる…任意買収に依じていただけない場合は、土地収用手続き…これまた非常に手間がかかります…

P44：…この法律は「地権者による通常の利用が見込まれない空間」という大深度地下の特性に注目し…大深度地下に公法上の使用権を設定しても通常は損失が発生しないだろうとの推定が成り立つ、そういう前提の下に、事前の補償手続きは不要という仕組みに…

P45：…事後的に損失が出た場合は、請求を待って補償する…もう一つは、土地収用法にもない、説明会を前広に開催する…それから収用法や都市計画法にもありますが…広告・縦覧、利害関係者の意見書の提出…公聴会を開催…といったきめ細かい周知措置を講じていこうと考え…

P46：…この法律は対象事業を「公益性を有する事業」と限定…民間が私的目的のために行う開発事業は、この法律の対象外…

…東京の場合、東京礫層と言う支持層が広がっており…山の手のほうでは数メートルから二十メートル程度、下町へ行くと支持層がもっと深くなりまして五、六十メートルというところもあり（一部P47）

P47…大深度地下法は世界で初めての法律…横に掘るトンネルについては、支持層の下の非常に固く引き締まった地盤を掘り進みますので、工法的にはむしろ容易…A地点、B地点の最短ルートを設定できるという距離短縮効果があり…コスト的には従来の事業費より一割程度縮減できる…先ほど権利調整に時間がかかと申しましたが、それが不要に…工事期間が短縮できる…さらに用地費が要りませんので、さらにコストダウンが可能…

P48…普通の地下水脈は、東京を例にして言いますと、非常に浅い帯水層に分布している…東京礫層の下のようなところは、地下水はあるんですが、流動が非常に遅い…しかも…密閉式シールドマシンというものがあり、それを使いますと地下水にはほとんど影響を与えずに掘り進むことができます。この密閉式というのは、一つの閉鎖空間になりますから、漏水の心配がないのです。ですから、施設が設置されても、地下水は円筒形の前後をゆっくり回り込んで背後に到達できるようになりまして、地下水脈自体にはほとんど影響を与えないと考えられています。…

…一般的に大深度地下は地表よりも地震に対して安全と言われ…揺れは地表の数分の一…ただ、地表から浅深度、大深度と行きますと、地質の層が変わってまいりますので、地質の変わり目、接続部分は…



構造上非常に気をつけなければ…そこで必要な安全対策を講じ…安全確保を図っていく必要がある…

P49… (火災について) …最新の対策を取り入れていけば大深度地下でも安全の確保は十分可能だと…

P58…国土交通大臣…は、必要に応じて、関係行政機関や学識経験者の意見を求めたり、事業者に対して説明会の開催などの措置を求めたり、公聴会を開催したりするなどして、幅広い知見・意見を踏まえて、使用の認可に関する処分を行うことにしています。

…大深度地下は土地所有者などによる通常の利用が行われない空間であり、本法により公益性を有する事業のために公法上の使用権を設定しても、地権者に実質的な損失が生じないと推定できることから、使用権の設定に先立って補償する必要はありません。したがって、本法では、大深度地下について、公法上の使用権の設定を先行させることとし、例外的に損失が生じた場合には、事後的に請求を待つて補償することとしています。この請求期間については、大深度地下の使用権の設定による損失は一般的に軽微であると想定され、権利関係を早期に確定させる必要があることから、使用権の設定の日から1年以内としています。

P59…地下に関するこれまでの補償実務では、「公共用地の取得に伴う損失補償基準要綱」(昭和37年閣議決定)などにに基づき、土地の利用が妨げられる程度に応じて適正に定めた割合(土地利用制限率)による補償が行われています。一般的には、深くなるほど補償額は低くなりますが、大深度地下に相当する地下について、深さに応じて地価の何割を補償するといったルールはなく、補償実務においては、四十メートルを超えると、無償の使用貸借又は起工承諾による例が多くなっています(ただし、本人の同意を前提)。公共の利益となる事業による大深度地下の使用について、損失が発生しないと推定されることを前提とする本法の成立により、補償実務でも、大深度地下の使用に関する補償ルールの明確化が図られることが期待されます。

## (2) 法令の条文 等 ( § は「条」、○内数字は「項」、漢数字は「号」)

### ① 憲法

[個人の尊重・幸福追求権・公共の福祉]

§ 13 すべて国民は、個人として尊重される。生命、自由及び幸福追求に対する国民の権利については、公共の福祉に反しない限り、立法その他の国政の上で、最大の尊重を必要とする。

[財産権]

§ 29① 財産権は、これを侵してはならない。

§ 29② 財産権の内容は、公共の福祉に適合するやうに、法律でこれを定める。

§ 29③ 私有財産は、正当な補償の下に、これを公共のために用ひることができる。

### ② 民法

§ 207 土地の所有権は、法令の制限内において、その土地の上下に及ぶ。

### ③ 大深度法の条文

(目的)

§ 1 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。



(対象事業)

§ 4 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。

- 四 鉄道事業法（昭和六十一年法律第九十二号）第七条第一項に規定する鉄道事業者（以下単に「鉄道事業者」という。）が一般の需要に応ずる鉄道事業の用に供する施設に関する事業（一～三号、五～十三号は省略）

(説明会の開催等)

§ 19 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。

(使用の認可の手続きに関する土地収用法の準用)

§ 20 国土交通大臣又は都道府県知事が使用の認可に関する処分を行おうとする場合の手続については、前二条に規定するもののほか、土地収用法第二十二條から第二十五條までの規定（\*1）を準用する。

（\*1 注釈：専門的学識及び経験を有する者の意見の聴取、公聴会、事業認定申請書の送付及び縦覧、利害関係人の意見書の提出）

(使用の認可の要件)

§ 16 国土交通大臣又は都道府県知事は、申請に係る事業が次に掲げる要件のすべてに該当するときは、使用の認可をすることができる。

- 一 事業が第四条各号に掲げるものであること。
- 二 事業が対象地域における大深度地下で施行されるものであること。
- 三 事業の円滑な遂行のため大深度地下を使用する公益上の必要があるものであること。
- 四 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。
- 五 事業計画が基本方針に適合するものであること。
- 六 事業により設置する施設又は工作物が、事業区域に係る土地に通常の建築物が建築されてもその構造に支障がないものとして政令で定める耐力以上の耐力を有するものであること。
- 七 事業の施行に伴い、事業区域にある井戸その他の物件の移転又は除却が必要となるときは、その移転又は除却が困難又は不適當でないと認められること。

(安全の確保及び環境の保全の配慮)

§ 5 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。

(基本方針)

§ 6① 国は、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。）を定めなければならない。

② 基本方針においては、次に掲げる事項を定めるものとする。

三 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

（一号、二号及び四号は省略）

③ 国土交通大臣は、基本方針の案を作成して、閣議の決定を求めなければならない。

#### ④ 2001(H13). 4. 3 閣議決定された基本方針

##### I-2-1(1) 事業に係る説明責任：

- ・「事業に対する国民への説明責任（アカウンタビリティ）を果たすため、事業の構想・計画段階から、事業者は、住民等に対して関係する情報の公開等を行うとともに、大深度地下の使用の認可申請を行った場合には、必要に応じ、説明会の開催等により住民への周知措置を適切に行うことが必要である。」
- ・「大深度地下の使用の認可を行う 国土交通大臣…は、事業区域にある既存物件の移転又は除却が多数必要となる等事業の内容等に照らし必要があると認める場合には、法 19 条に基づき、事業者に対し説明会の開催等を求めるとともに、利害関係者から公聴会を開催すべき旨の請求があった場合等必要があると認める場合には、公聴会の開催等により広く意見を求めることとする。」

##### III-2 環境の保全：

- ・「地下水位・水圧の低下、地盤沈下等」を「特に配慮すべき事項」に掲げ
- ・「個々の施設毎に詳細な調査分析を行い、計画、設計、施工、供用・維持の各段階で環境対策を検討していくことが必要である」とし、具体的には
- ・「地下水の取水障害や地盤沈下の影響が出ないように」に
- ・「地下水位・水圧低下の原因となる施設内への漏水に対して止水性（水密性）の向上を図る等の対応が必要」
- ・「慎重に施工を行う必要がある」
- ・「施設の設置により、地下水の流動に影響を与え、環境問題となるおそれのある場合には、シミュレーションを行う等事前に対策を行う必要がある。」
- ・「施設の施工時に大量の土砂を掘削した場合、地盤の緩み等が生じ地上へ影響を及ぼす可能性もあるため、地盤を变形・変位させないような慎重な施工を行うことが必要である」等と明記している。

#### ⑤ 「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」（“環境保全指針”）

国土交通省は 2004(H16). 2. 3、大深度法 §6 の「基本方針」の安全及び環境に係る事項を具体的に運用するための指針として「環境保全指針」を策定し、公表した。

環境保全指針第 3 章「環境の保全のための措置」において、大深度地下の使用にあたっては、

- ・「施設の施工や、供用後の施設への地下水の漏水及び複数帯水層の連続化等により、事業区域及びその周辺において地下水位・水圧の低下が生じ、井戸の取水障害や湧水の枯渇、地盤沈下が発生する可能性がある。」
- ・「施設の設置により地下水の流動が阻害されるため、事業区域及びその周辺において地下水位・水圧の変化が生じ、井戸の取水障害や湧水の枯渇、地盤沈下、他の地下施設への漏水等が発生する可能性がある。」
- ・「施設の施工時に、大量の土砂を掘削した場合、周辺地盤の変位等が生じ、地上へ影響を及ぼす可能性がある。」

と述べ、必要な「調査」「検討」及び「環境の保全のための措置」を講じることとしている。

すなわち、環境保全指針は、事業者に対し、大深度地下の使用には以上のような環境への影響の可能性を想定しつつ事業を計画、施工、供用・維持することを求め、認可権者である国土交通大臣及び都道府県知事に対しては、そのような影響を防止するための配慮及び措置が講じられているか否かにつき慎重に考慮して使用認可の可否を判断することを求めている。

### (3) 違法性の洗い出し

上記(1)～(2)に違反した、下記に係る、大深度法地下使用の認可は違法である。

- ① 住居地域に陥没等地盤変化を招くおそれある事業は、生命、自由及び幸福追求に対する国民の権利を侵すもので、憲法違反である。
- ② 仮令、公共の利益となる事業であっても、私有財産について、地下であっても、地権者及び居住者の同意なく、また正当な補償なく用いることは、国民の財産権を侵すもので、憲法違反、及び民法違反である。
- ③ 公共性のない事業
- ④ 公益性のない事業
- ⑤ 「一般の需要に応ずる鉄道事業の用」以外の鉄道事業の用
- ⑥ 事業区域に係る土地及びその付近地の住民が複数回にわたり、国土交通大臣に「事業者が前述の住民に説明させるよう」求めたにも拘わらず、国土交通大臣が事業者が説明を求めず、説明なく認可したことは大深度法違反である。
- ⑦ 上記の基本方針中、「環境の保全」に違反した事業
- ⑧ 上記の環境保全指針に違反した事業

<補足： JR 東海の住民への説明について>

2018年9月14日、大田区民数名は国交省に陳情した。その、JR 東海の説明に係る内容は：

#### ① 国土交通省（“国交省”）の主張

国交省は「2018年5月に実施された説明会においては、大深度地下の使用認可をJR 東海が申請したことについて説明会が実施されたと我々は認識している」、「平成26年10月、鉄道局がリニア工事を認定した。その認可後、東京都だけでなく愛知県の沿線のところまで説明会を行っている」、「工事契約がなされた段階では、JR 東海と工事の契約をした事業者が工事説明会という形で、工事契約がなされた場所で順次行われている」、と「説明会はそういう形で順次実施されていると我々は承知している」としている。

#### ② 沿線住民の陳述

上記の国交省の主張に対し、大田区住民は次の通り述べた。

大田区の住民がリニアのことを知ったのは、2018年夏ごろのことで、「今年5月のJR 東海のリニア新幹線大深度地下トンネル申請」の説明会は、JR 東海から事前に住民にわかる形で告知されることはなかった。

説明会が実施されたことを知ってから調べた処では、説明会の告知は、1回だけ、大田区報の情報箱に名刺の3分の2くらいの大きさで掲載され、表題は「中央新幹線品川・名古屋大深度地下使用に関する説明会」と記載され、大田区の上池台～田園調布を沿線とする事業地の表示も、リニアの表示もなかった。（写しを国交省に提出）

当該沿線住民がその告知される説明会が自分に関係するものと知ることが出来ない内容で、説明対象である沿線住民を忌避したと思われる告知であった。

その大田区民に対する説明会は2018年5月11日に大田区民プラザで行われ、その内容は日経ビジネス2018年8月20日号の26頁から27頁にかけて記述されており（写しを国交省に提出）、説明会とは言うことのできない内容で、一方的通知に近いものであった。出席者は大田区によれば僅か130名である。偽装の説明会、アリバイ工作と思われる。

「JR 東海の申請書類の広告・縦覧、意見書の受付」も1回だけ、大田区報の情報箱に掲載されたが、表題

は「中央新幹線品川・名古屋間建設事業」の大深度地下使用認可申請に係る広告・縦覧と意見書の受付」と記載され「JR 東海のリニア新幹線大深度地下トンネル」と同様で、住民は内容を把握できず、意見書を提出することができない状況に置かれた。

この「中央新幹線品川・名古屋間建設事業」の大深度地下使用認可申請に係る広告・縦覧と意見書の受付」に関しては、JR 東海は、縦覧の期限の5月23日の直前5月21日に沿線住民にチラシを配布したが、宛先は「中央新幹線品川・名古屋間の事業区域に係わる土地にお住いの皆さまへ」、表題は「大深度地下の公共的使用に関する特別措置法に基づく使用認可申請書等の公表について」と夫々記載され、住民は自分が当事者であること、意見書を提出できることを知り得ず、仮に意見書を提出できると知っても縦覧期日の2日前と、意見書を作成することは時間的に無理であった。

斯様に、JR 東海の説明会、縦覧、意見書の提出及び公聴会は住民が実質的に知らされない状況下、形式だけを整える目的で行われたと解さざるを得ない。

以上