

令和８年度答申第２０号
令和８年７月２１日

諮問番号 令和７年度諮問第６８号（令和７年１０月１日諮問）
審 査 庁 国土交通大臣
事 件 名 大深度地下の公共的使用に関する特別措置法１６条に基づく使用認可
処分に係る件

答 申 書

審査請求人×からの審査請求に関する上記審査庁の諮問に対し、次のとおり答申する。

結 論

本件審査請求は棄却すべきであるとの諮問に係る審査庁の判断は、
妥当である。

理 由

第１ 事案の概要

本件は、東海旅客鉄道株式会社（以下「本件鉄道会社」という。）が、中央新幹線品川・名古屋間建設工事（以下「本件事業」という。）について、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「大深度法」という。）１０条に基づく大深度地下の使用の認可の申請（以下「本件申請」という。）をしたのに対し、国土交通大臣（以下本件審査請求に係る処分に係る場合は「処分庁」又は「審査庁」という。）が、大深度法１６条に基づく使用の認可（以下「本件使用認可」という。）をしたところ、本件申請に係る事業を施行する大深度地下に係る区域（以下「本件事業区域」という。）にその地下が含まれる土地を所有する審査請求人×（以下「審査請求人」という。）が、これを不服として審査請求をした事案である。

１ 関係する法令等の定め

（１）大深度法関係

ア 目的

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旨規定する。

イ 定義

大深度法2条1項は、「大深度地下」とは、同項各号に掲げる深さのうちいずれか深い方以上の深さの地下をいうと規定し、同項1号は、「建築物の地下室及びその建設の用に通常供されることがない地下の深さとして政令で定める深さ」を掲げ、同項2号は、「当該地下の使用をしようとする地点において通常の建築物の基礎ぐいを支持することができる地盤として政令で定めるもののうち最も浅い部分の深さに政令で定める距離を加えた深さ」を掲げる。

これを受けて、大深度地下の公共的使用に関する特別措置法施行令（平成12年政令第500号。以下「大深度法施行令」という。）1条は、大深度法2条1項1号の政令で定める深さは、地表から40メートルと規定する。また、大深度法施行令2条1項は、大深度法2条1項2号の通常の建築物の基礎ぐいを支持することができる地盤として政令で定めるものは、その地盤において建築物の基礎ぐいを支持することにより当該基礎ぐいが1平方メートル当たり2500キロニュートン以上の許容支持力を有することとなる地盤（以下「支持地盤」という。）とすると規定し、大深度法施行令2条2項は、前項の許容支持力は、地盤調査の結果に基づき、国土交通大臣が定める方法により算出するものとするとして規定し、同条3項は、大深度法2条1項2号の政令で定める距離は、10メートルとするとして規定する。

また、大深度法2条2項は、「事業者」とは、大深度法4条各号に掲げる事業を施行する者であって大深度地下の使用を必要とするものをいうと規定し、大深度法2条3項は、「事業区域」とは、大深度地下の一定の範囲における立体的な区域であって大深度法4条各号に掲げる事業を施行する区域をいうと規定する。

ウ 対象地域及び対象事業

大深度法3条は、この法律による特別の措置は、人口の集中度、土地利用の状況その他の事情を勘案し、公共の利益となる事業を円滑に遂行する

ため、大深度地下を使用する社会的経済的必要性が存在する地域として政令で定める地域（以下「対象地域」という。）について講じられるものとする」と規定する。これを受けて、大深度法施行令３条及び別表１は、対象地域とは、首都圏（東京都の特別区の存する区域、川崎市、町田市等）、中部圏（名古屋市、春日井市等）等の対象地域であると規定する。

また、大深度法４条のいわゆる柱書きは、この法律による特別の措置は、同条各号に掲げる事業について講じられるものとする」と規定し、同条４号は、鉄道事業法（昭和６１年法律第９２号）７条１項に規定する鉄道事業者（鉄道事業の許可を受けた者。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を掲げる。

エ 基本方針

大深度法６条１項は、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と規定し、同条２項は、基本方針においては、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（同項１号）、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（同項２号）、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（同項３号）及びそのほか大深度地下の公共的使用に関する重要事項（同項４号）を定めるものとする」と規定する。

オ 大深度地下使用協議会

大深度法７条１項は、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ために必要な協議を行うため、対象地域（首都圏、近畿圏及び中部圏）ごとに、政令で定めるところにより、国の関係行政機関及び関係都道府県により、大深度地下使用協議会（以下「協議会」という。）を組織すると規定する。

カ 使用の認可

（ア）大深度法１０条（使用の認可）は、事業者は、対象地域において、この章（第三章 使用の認可）の定めるところに従い、使用の認可を受けて、当該事業者が施行する事業のために大深度地下を使用できると規定し、大深度法１１条１項３号イは、事業が、鉄道事業者がその鉄道事業の用に供する施設に関する事業に該当するものであるときは、国土交通大臣が使用の認可に関する処分を行うと規定する。

（イ）大深度法１２条（事前の事業間調整）１項は、事業者は、使用の認可

を受けようとするときは、あらかじめ、国土交通省令で定めるところにより、事業者の名称、事業の種類等を記載した事業概要書を作成し、鉄道事業者がその鉄道事業の用に供する施設に関する事業にあつては、当該事業を所管する大臣（以下「事業所管大臣」という。）に、これを送付しなければならないと規定し、同条2項は、事業者は、前項の規定により事業概要書を送付したときは、国土交通省令で定めるところにより、事業概要書を作成した旨その他国土交通省令で定める事項を公告するとともに、事業区域が所在する市町村において、当該事業概要書を当該公告の日から起算しておおむね30日間の期間を定めて、縦覧に供しなければならないと規定する。

また、同条3項は、同条1項の規定により事業概要書を送付された事業所管大臣は、速やかに、事業区域が所在する対象地域に組織されている協議会の構成員にその写しを送付しなければならないと規定し、同条4項は、前項の規定により事業概要書の写しを送付された協議会の構成員（大深度法4条各号に掲げる事業を所管する行政機関に限る。）は、同条各号に掲げる事業を施行する者のうち当該協議会の構成員が所管するものに対し、当該事業概要書の内容を周知させるため必要な措置を講じなければならないと規定する。

そして、大深度法12条5項は、同条2項の規定による公告をした事業者は、同項の縦覧期間内に、事業区域又はこれに近接する地下において、大深度法4条各号に掲げる事業を施行し、又は施行しようとする者から事業の共同化、事業区域の調整その他事業の施行に関し必要な調整の申出があったときは、当該調整に努めなければならないと規定する。

(ウ) 大深度法14条（使用認可申請書）1項は、事業者は、使用の認可を受けようとするときは、国土交通省令で定めるところにより、事業者の名称（同項1号）、事業の種類（同項2号）、事業区域（同項3号）、事業により設置する施設又は工作物の耐力（同項4号）並びに使用の開始の予定時期及び期間（同項5号）を記載した使用認可申請書を、大深度法11条1項の事業にあつては事業所管大臣を経由して国土交通大臣に提出しなければならないと規定する。また、同条2項は、上記使用認可申請書には、国土交通省令で定めるところにより、使用の認可を申請する理由を記載した書類（同項1号）、事業計画書（同項2号）等の書類を添付しなければならないと規定する。

(エ) 大深度法 16 条（使用の認可の要件）は、国土交通大臣は、申請に係る事業が同条各号に掲げる要件の全てに該当するときは、使用の認可をすることができる」と規定し、同条 1 号は「事業が第 4 条各号に掲げるものであること。」を、2 号は「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。」を、3 号は「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。」を、4 号は「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。」を、5 号は「事業計画が基本方針に適合するものであること。」を、6 号は「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。」を、7 号は「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。」を掲げている。

これを受けて、大深度法施行令 5 条 1 項は、大深度法 16 条 6 号の政令で定める耐力は、事業により設置する施設又は工作物の位置、土質及び地下水の状況に応じ、通常の建築物の建築により作用する荷重、土圧及び水圧に対して当該施設又は工作物が安全であることが、国土交通大臣の定める方法により確かめることができる最低の耐力とすると規定する。また、大深度法施行令 5 条 2 項は、前項の通常の建築物の建築により作用する荷重は、その建築により地表から 25 メートルの深さまで排土するものとした場合において増加荷重が 1 平方メートル当たり 300 キロニュートンとなる建築物が施設又は工作物に作用する荷重とし、土質、地下水の状況及び支持地盤の位置に応じ、国土交通大臣が定める方法により算定するもの」と規定する。

これを受けて、大深度法施行令 5 条 1 項に規定する国土交通大臣の定める方法については、平成 13 年国土交通省告示第 292 号が、同条 2 項に規定する国土交通大臣が定める荷重の建築物については、同年同省告示第 294 号が、同項に規定する国土交通大臣の定める方法については、同年同省告示第 295 号が、それぞれ規定している。

(オ) 大深度法 20 条（使用の認可の手続に関する土地収用法の準用）前段は、国土交通大臣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、大深度法 18 条（関係行政機関の意見の聴取等）及び 19

条（説明会の開催等）に規定するもののほか、土地収用法（昭和26年法律第219号）22条から25条までの規定を準用すると規定する。

上記の準用に係る土地収用法22条（大深度法20条後段の規定により読み替えた後のもの。以下（オ）において土地収用法25条までについて同じ。）は、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、申請に係る事業の事業計画について専門的学識又は経験を有する者の意見を求めることができると規定する。同法23条1項は、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、公聴会を開いて一般の意見を求めなければならないと規定する。同法24条1項は、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ときは、所定の場合を除き、事業区域が存在する市町村の長に対して使用認可申請書及びその添附書類のうち当該市町村に関係のある部分の写しを送付しなければならないと規定する。同法25条1項は、同法24条2項の規定による公告があったときは、使用の認可について利害関係を有する者は、同項の縦覧期間内に、都道府県知事に意見書を提出することができると規定する。

（カ）大深度法21条（使用の認可の告示等）1項は、国土交通大臣は、大深度法16条の規定によって使用の認可をしたときは、遅滞なく、その旨を当該使用の認可を受けた事業者（以下「認可事業者」という。）に文書で通知するとともに、認可事業者の名称、事業区域等を官報で告示しなければならないと規定する。

（キ）大深度法25条（使用の認可の効果）は、大深度法21条1項の規定による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と規定する。

（2）全国新幹線鉄道整備法（昭和45年法律第71号。以下「新幹線整備法」という。）関係

ア 目的

新幹線整備法 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鑑み、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及び国民生活領域の拡大並びに地域の振興に資することを目的とすると規定する。

イ 建設を開始すべき新幹線鉄道の路線（以下「建設線」という。）の調査の指示

新幹線整備法 5 条 1 項前段は、国土交通大臣は、新幹線整備法 4 条の規定により建設線を定める基本計画（以下「基本計画」という。）を決定したときは、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構（以下「本件機構」という。）その他の法人であって国土交通大臣の指名するものに対し、建設線の建設に関し必要な調査を行うべきことを指示することができるように規定する。

ウ 営業主体及び建設主体の指名

新幹線整備法 6 条 1 項は、国土交通大臣は、建設線について、その営業を行う法人（以下「営業主体」という。）及びその建設を行う法人（以下「建設主体」という。）を指名することができるように規定する。

エ 整備計画

新幹線整備法 7 条 1 項は、国土交通大臣は、新幹線整備法 5 条 1 項の調査の結果に基づき、政令で定めるところにより、基本計画で定められた建設線の建設に関する整備計画（以下「整備計画」という。）を決定しなければならないと規定する。

オ 建設線の建設の指示

新幹線整備法 8 条前段は、国土交通大臣は、新幹線整備法 7 条の規定により整備計画を決定したときは、建設主体に対し、整備計画に基づいて当該建設線の建設を行うべきことを指示しなければならないと規定する。

カ 鉄道事業法の適用の特例

新幹線整備法 14 条 1 項は、営業主体と建設主体が同一の法人である場合において建設主体に対する新幹線整備法 8 条の規定による建設の指示が行われたときは、当該指示に係る建設線の区間について、当該法人は、鉄道事業法 3 条 1 項の規定による第一種鉄道事業の許可を受けたものとみなすと規定する。

キ 交通政策審議会への諮問

新幹線整備法14条の2は、国土交通大臣は、同条各号に掲げる事項について、交通政策審議会に諮問しなければならないと規定し、同条2号は、新幹線整備法6条1項の規定による営業主体又は建設主体の指名に関する事項を、新幹線整備法14条の2第3号は、整備計画の決定及びその変更に関する事項を掲げている。

2 事案の経緯

各項末尾掲記の資料によれば、本件の経緯は、以下のとおりである。

- (1) 審査請求人は、本件事業区域に係る土地を所有し、居住している。

(「公図等転写連続図と地形図の重ね図【A地】(13/93)」と題する資料)

- (2) 本件鉄道会社は、平成23年5月12日にされた交通政策審議会陸上交通分科会鉄道部会中央新幹線小委員会（以下「小委員会」という。）による答申（以下「小委員会答申」という。）を経て、国土交通大臣から、同月20日、新幹線整備法6条1項に基づき、昭和48年11月15日運輸省告示第466号をもって基本計画を決定した中央新幹線（東京都・大阪市間。以下同じ。）について、営業主体及び建設主体として指名を受けた。

また、本件鉄道会社は、平成23年5月27日、新幹線整備法7条1項により同月26日に決定された整備計画に基づき、新幹線整備法8条に基づく国土交通大臣による中央新幹線の建設の指示を受けた。

(小委員会答申、建設主体指名書、営業主体指名書、整備計画、建設指示書)

- (3) 本件事業は、中央新幹線のうち、平成26年10月17日に新幹線整備法9条1項に基づく工事实施計画（その1）の認可を受けた、品川・名古屋間を先行整備する事業である。

上記の認可を受けるのに先立って、本件鉄道会社は、同年3月14日、大深度法12条1項に基づいて事業概要書を作成して国土交通大臣に送付した上、これについての公告・縦覧を実施し、国土交通大臣は、当該事業概要書を、協議会の構成員に送付し、協議会の構成員は、協議会の構成員が所管する事業者これを周知し、その結果、他の事業者からの事業の共同化の申出はなく、事業区域調整については4件の申出があった。

また、上記の工事实施計画（その1）については、中部圏の一部の事業区域が変更され、変更後の工事实施計画（その2）については、平成30年3月2日に新幹線整備法9条1項に基づく認可がされた。上記の認可を受けるのに先立って、本件鉄道会社は、平成29年10月20日、大深度法12条

1項に基づいて変更後の事業概要書を作成して国土交通大臣に送付した上、これについての公告・縦覧を実施し、国土交通大臣は、当該事業概要書を、協議会の構成員に送付し、協議会の構成員は、協議会の構成員が所管する事業者にもこれを周知し、その結果、他の事業者からの事業の共同化の申出はなく、事業区域調整についても申出はなかった。

(平成26年10月17日付け認可書、平成30年3月2日付け認可書、「(別添書類第2号) 事業計画書」、「(別添書類第10号) 事前の事業間調整の経過の要領及びその結果を記載した書類」、「中央新幹線(東京都・名古屋市間)の大深度地下の公共的使用に係る事業概要書の送付について」と題する書面(平成26年3月14日付け)、事業概要書(平成26年3月14日付け)、「中央新幹線(東京都・名古屋市間)の事業概要書について」と題する資料、第5回首都圏大深度地下使用協議会幹事会議事次第・議事録、「中央新幹線(東京都・名古屋市間)の事前の事業間調整の手続について」と題する資料、第4回中部圏大深度地下使用協議会幹事会議事次第・議事録、事業概要書(平成29年10月20日付け)、第6回中部圏大深度地下使用協議会幹事会概要、第7回首都圏大深度地下使用協議会幹事会に係る概要、「中央新幹線(品川・名古屋間)の大深度地下の公共的使用に係る事業概要書の送付について」と題する書面(平成29年10月20日付け)、中央新幹線(東京都・名古屋市間)の大深度地下の公共利用に係る事業概要書に関する事業の施行に関し必要な調整の申出)

- (4) 本件鉄道会社は、平成30年3月20日、国土交通大臣(処分庁)に対して、本件事業の延長285.6キロメートルのうち、東京都品川区北品川三丁目地内から同町田市小山町地内までの33.3キロメートルの区間及び愛知県春日井市坂下町四丁目地内から同名古屋市中区丸の内一丁目地内までの17.0キロメートルの区間の合計50.3キロメートルを事業区域として、大深度法10条に基づき、大深度地下使用の認可を申請した(本件申請)。

(使用認可申請書)

- (5) 本件鉄道会社は、平成30年3月20日、本件申請に関する説明会(以下「本件説明会」という。)を、同年5月10日から同月18日にかけて、東京都において5回、神奈川県において4回及び愛知県において5回、それぞれ開催する旨の周知のための書面を、本件鉄道会社のウェブサイト上に掲載した。また、本件鉄道会社は、同年4月、東京都品川区、同大田区、同世田谷区、同町田市、神奈川県川崎市、愛知県春日井市及び同名古屋市の自治体広

報に、本件説明会を開催する旨の案内を掲載し、自治会の回覧によっても同様の案内を行い、本件説明会の開催に先立って、本件申請に係る申請書及びその添付書類を本件鉄道会社のウェブサイト上に掲載した。

本件鉄道会社は、同年５月に本件説明会を開催し、その後、本件申請に係る申請書及びその添付書類に加え、本件説明会の資料及びその際にされた主な質問とこれに対する本件鉄道会社の説明に関する資料を本件鉄道会社のウェブサイト上に掲載するとともに、本件鉄道会社の事務所で閲覧に供し、本件事業区域の直上に所在する土地の所有権登記名義人及び本件事業区域の直上の居住者に対し、上記のように掲載及び公開がされている旨の通知を送付した。

（「中央新幹線品川・名古屋間の大深度地下使用の認可申請に関する説明会の開催について」と題する書面、本件鉄道会社のウェブサイト、各自治体広報、「中央新幹線品川・名古屋間の大深度地下使用認可申請に関する説明会開催のお知らせ」と題する書面、「中央新幹線品川・名古屋間の大深度地下使用の認可申請に係る関係資料の公表について」と題する書面、「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」と題する書面）

- （６）処分庁は、大深度法２０条並びに同条により準用される土地収用法２４条及び２５条に基づき、平成３０年５月９日から同月２３日まで、本件申請に係る申請書及びその添付書類について公告・縦覧に供し、使用の認可について利害関係を有する者は意見書を提出することができる旨周知した。

（国土交通省のウェブサイト）

- （７）処分庁は、大深度法２０条及び同条により準用される土地収用法２３条に基づき、平成３０年６月２９日及び同月３０日に首都圏で、同年７月６日及び同月７日に中部圏で、それぞれ公聴会を開催した。

（公聴会議事録）

- （８）処分庁は、平成３０年８月１日、大深度法２０条及び同条により準用される土地収用法２２条に基づき、Ｂ大学教授、Ｃ大学名誉教授及びＤ大学名誉教授（以下併せて「教授等」という。）に出席を依頼し、専門的学識及び経験を有する者の意見の聴取（以下「本件聴取」という。）を実施した。

（意見聴取の議事要旨）

- （９）いずれも大深度法７条１項に基づく協議会である首都圏大深度地下使用協議会は平成３０年８月２３日に、中部圏大深度地下使用協議会は同月２４日

に、それぞれ会議を開催し、本件申請について協議した。

(第8回首都圏大深度地下使用協議会議事録、第6回中部圏大深度地下使用協議会議事録)

- (10) 処分庁は、平成30年10月17日、本件鉄道会社による本件申請に対して、大深度法16条に基づく使用の認可をし(本件使用認可)、大深度法21条1項に基づいて、国土交通省告示第1181号により、本件使用認可に係る告示をした。

(処分通知、国土交通省告示第1181号)

- (11) 審査請求人は、平成31年1月10日、審査庁に対し、本件使用認可を不服として、本件審査請求をした。

(審査請求書)

- (12) 審査庁は、令和7年10月1日、当審査会に対し、本件審査請求は棄却すべきであるとして本件諮問をした。

(諮問書、諮問説明書)

3 審査請求人の主張の要旨

審査請求人は、本件事業区域に係る土地を所有し、居住している。

(1) 本件使用認可の違法性について

ア 大深度法16条1号(大深度法4条各号該当性)について

中央新幹線は、①東京・大阪間だけの建設で、浮上式鉄道であることから、相互乗り入れ等「全国的な幹線鉄道網を形成するに足るもの」(新幹線整備法3条)といえず、②途中の停車駅である、相模原、飯田及び中津川は「全国の中核都市を有機的かつ効率的に連結するもの」(同条)ともいい難く、③小委員会答申において地域振興の実現に向けた施策の検討はほとんどなされていないことから、「地域の振興に資する」(新幹線整備法1条)ともいえず、新幹線整備法の目的に沿ったものではないから、中央新幹線はその適用対象ではない。

また、日本の人口は減少することが見込まれており、航空機や東海道新幹線からの需要の転移も期待できないから、全体の旅客数の増加は見込めない。そうすると、中央新幹線には一般の需要は認められないから、「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」(大深度法4条4号)に該当しない。

したがって、大深度法16条1号の要件を充足していない。

イ 大深度法16条2号(大深度地下該当性)について

(ア) 許容支持力を有する地盤かどうかは、正確には各審査請求人の土地で、トンネル深度まで直接ボーリング調査をしてみなければ分からないのに、していない。

(イ) 本件鉄道会社が東京都大田区で実施したボーリング調査は10本のみで、約400メートルに1本のボーリング調査を行うにとどまり、昭和49年7月10日付け建設省官技発第160号「薬液注入工法による建設工事の施工に関する暫定指針」の4分の1にすぎないし、大深度地下使用技術指針の基準にも達していない。既存のボーリング調査結果も最深で30メートルで、大深度地下に届かず参考にならない。

(ウ) 処分庁は、大深度地下地盤調査マニュアルでは、事業区域内の各土地を地盤調査の対象とすること及び調査の方法をボーリング調査とすることは定められていないと述べるが、ボーリング調査以上の精度の実測調査をしていないのであれば本件申請を認可すべきではないし、数ある技術手法による実測の代わりに、数値解析を採用した理由も問わずに認可したのは不当である。

(エ) 本件聴取に出席した専門家は、公平中立な第三者ではない。

(オ) したがって、大深度法16条2号の要件を充足していない。

ウ 大深度法16条3号（大深度地下の使用に関する公益上の必要性の有無について）

(ア) 高速化が必要とされる合理的根拠はない。また、中央新幹線は名古屋や大阪で乗換えが必要で、始発駅の品川駅はJR品川駅の外れの地下深くにあることから、少なくとも25分から35分は余計な時間がかかり、安全性を考えセキュリティチェックを施す場合には、逆転して中央新幹線の方が遅くなると思われ、速達性は失われる。

(イ) 中央新幹線には鉄道の強みであるネットワーク性がない（すなわち、中央新幹線が従来の鉄道に乗り入れることができない）ために、緊急時に食料等の緊急物資を全く輸送できない。また、我が国は地震大国であるにもかかわらず、小委員会に地震の専門家が一人もおらず、活断層と南海トラフ地震の危険性が全く審議されていない。地震によって、中央新幹線の車両や施設に大小の損傷が起きる可能性が高く、重大な被害や運行停止の発生も否定できない。二重系化によって、災害リスクに対する機能が強化されるという理由は成り立たない。

(ウ) 名古屋までの中間駅は、神奈川県相模原市、山梨県甲府市、長野県飯

田市及び岐阜県中津川市の4つにとどまり、ほとんどの駅について、極めて利用価値が低い。中央新幹線の間駅設置地点は、人口密度も低く、周辺地域からのアクセスに時間を要するため、利用者にとって最終目的地までの所要時間の短縮は望むべくもない。また、現在の新幹線でも各駅のトランジットハブ化はほとんど実現されていないし、中間駅までの交通網を整備することは、更なる多大な地元の負担が生じ、実現性がない。

- (エ) 沿線自治体の首長や本件鉄道会社は、中央新幹線に係る需要調査をしていない。人口及び生産年齢人口が減少する見込みであるところ、全体の旅客数の増加は見込めず、中央新幹線の需要も減少するから、「一般の需要」があるとはいえない。
- (オ) 国民生活や経済社会にどのようなメリットがあるのか、主張自体からは分からないし、「国土構造」とはいったいどういうものなのか言葉の意味自体分からない。コロナ禍を経て、人口の集約・集積は反省され、分散化が進み、メガリージョンという世界ではなくなる。不都合なメガリージョンを進める政策は転換しなければ、公益性はない。
- (カ) 大深度地下の使用に伴ってトンネル工事を進める中で、騒音や振動等による居住環境等への影響が沿線の全地域にわたって発生する可能性があり、影響を最小限のものとすることはできない。「臨時大深度地下利用調査会答申」には、大深度地下を利用する事業においては、騒音や振動等に関して、地上部や浅深度地下と比較して、環境影響が小さくなる利点がある旨の記載があるが、その理由は全く記載されていない。
- (キ) 中央新幹線は、電力消費量も膨大となり、そのために原子力発電を必要とすることになりかねない。
- (ク) 大深度地下使用について、事業の廃止や譲渡が認められることで、トンネルが鉄道事業ではない別の用途に使用される可能性も否定できない。何にでも転用できる大深度地下使用に、公共性があるとはいえない。
- (ケ) 本件鉄道会社の鉄道事業はそれ自体、民間の営利企業である株式会社が行う営利事業で、得られた利益は株主という特定者への利益配当と内部留保に回ることから、一般の営利企業と何も変わらず、公益性があるとはいえない。

また、本件事業は、3兆円の国の財政投融资を受けており、公共の福祉のための事業なら、①大深度地下を使用した本件事業の私益（株主配

当) のためにこの 3 兆円が使われないこと、及び、②仮に、国が利益を追求する株式会社に公共の福祉に関わる事業を行わせることを良しとするなら、どの程度まで私益を許すのかに係る国の基準を明らかにすべきである。

(コ) 処分庁は、超電導磁気浮上方式（以下「超電導リニア方式」という。）の技術的制約条件、地形・地質の制約条件、生活・自然環境等に配慮してルートが選定されているとするが、これだけでは漠然としており、中央新幹線のルートの位置との関係で、具体的にどのようなことがどのように考慮されたのかが分からない。

(サ) したがって、大深度法 16 条 3 号の要件を充足していない。

エ 大深度法 16 条 4 号（事業遂行意思及び能力の有無）について

(ア) 処分庁が本件使用認可の理由でいう「法令上の施行能力」とは何か不明である上、これと大深度法 16 条 4 号の「能力」との関係も不明である。

(イ) 東海道新幹線との「一体的経営」とは、どのような意味がありメリットがあるのか理解できない。本件鉄道会社自身の収支見通しから考えてみても、開業後の採算確保が極めて厳しいことは明らかである。

(ウ) 中央新幹線の収入見積りでは増収が見込まれているが、航空機や東海道新幹線等からの需要の転移は実際には期待できないから、中央新幹線は収益力が低い。また、工事に大幅な遅れが出ていることから、本件事業における債務残高は本件鉄道会社がそれ以内への抑制を掲げる 5 兆円を大幅に上回ると予測され、本件鉄道会社において経営の安定性を維持しながら事業を遂行することが可能とはいえない。

(エ) 本件鉄道会社は、大深度地下に長大な大口径のトンネルを掘るような事業を経験したことはなく、本件事業を開始した途端、多くの問題や事故が発生しているから、施行能力を有していない。工事を強行すれば、東京外かく環状道路（以下「外環道」という。）と同様の事故を引き起こし、住民に物的人的被害を与える蓋然性が高い。

(オ) したがって、大深度法 16 条 4 号の要件を充足していない。

オ 大深度法 16 条 5 号（基本方針適合性）について

(ア) 審査請求人は、大深度地下トンネルについて説明を受けておらず、説明会の案内も受けていない。どのような構造物ができ、どのような影響が予測され得るのかなどについては、将来トンネルの直上に居住するこ

とになる審査請求人に対し、個別に説明に来るべきである。本件鉄道会社が実施した広く住民に周知するための措置は、形式的なものにすぎず、多くの人は中央新幹線がこの地域を通ることすら知らない。本件鉄道会社のウェブサイトに掲載しても、住民に知らせたことにはならないし、自治会の回覧に掲載しても、住民全員が自治会に入っているところはない。

東京都大田区では、住民が署名簿を持参し、本件鉄道会社に説明会の開催を求めたが、開催済みであることを理由に拒否された。また、東京都大田区の住民は、処分庁に対し、説明会を求める上記署名簿の写しを提出し、本件鉄道会社に対して説明会を開催するよう指導してほしいこと及び説明会を開催するまでは認可をしないことを求めたが、処分庁は、説明会の開催がないまま、本件使用認可をした。土地収用法においては、収用の際に個別の説明を求めているところ、大深度法においては、なおさら個別に説明する義務があるから、本件使用認可は、大深度法19条に違反する。

- (イ) 地盤沈下や家屋のひび・傾き、電磁波による悪影響、振動・騒音などが発生した場合について、被害補償の対策を明示すべきであるところ、これらの対策が明示されていない。
- (ウ) 新幹線整備法14条1項の規定により、本件鉄道会社は、鉄道事業法5条の厳しい許可基準を回避して、中央新幹線に係る第一種鉄道事業の許可を受けたことになり、その上で新幹線整備法9条が規定する国土交通大臣による建設の認可を受けることになるが、同条には鉄道事業法5条のような許可基準は設けられていない。このことは、鉄道事業法が目的とし、公共交通機関の最重要事項である安全性の確保が、担保されなくなったことを意味する。また、超電導リニア方式には、様々な危険性がある。
- (エ) 基本方針では、活断層上への施設の設置は避けるべきであり、やむを得ず設置せざるを得ない場合は適切な対策を講じるべきであるとされているが、活断層上への施設の設置は避けたのか。避けなかったとして、適切な対策を講じているのか、それはどの場所でどのような対策を講じているのか明らかにしていない。中央新幹線は品川から目的地まで数多くの活断層を横切り（そもそも、未発見の活断層も多数ある。また、本件申請に係る申請書の「(別添書類第3号) 事業区域が大深度地下にある

ことを証する書類」には、多摩川左岸付近に埋没谷が存在する可能性があり、事業区域は埋没谷を横断している可能性がある」と記載されている。)、そこで東南海地震等の強い地震が発生したら、重大事故に遭う危険性が高い。高速走行中の車両が停止するまでには約70秒を要するから、地震発生時に本件鉄道会社が予定している「早期警報システム」は役に立たない。また、大深度地下において地震動による影響をどれほど受けにくいのかも全く不明である。さらに、本件鉄道会社による不十分な活断層の調査及びこれを基にした学識経験者の意見は、全く信用に値しない。予防原則の考え方にに基づき、危険が予測され環境を壊す可能性があるものは白紙に戻すべきである。

(オ) 東京都大田区では、中央新幹線の経路が、「比較的災害の少ない台地部」だけでなく、「台地と台地の間の人工的な盛土などの下」の地盤災害の可能性がやや大きい部分も通っているのに、新たな地盤調査を行わず、地質調査も概要にとどまっている。

(カ) テロを起こす道具の車内持込みを防止するため、旅客機と同様に、セキュリティチェック（身体検査・手荷物検査）を乗車前に行うことが必須で、これを行わない場合には、中央新幹線は安全性に欠けることになる。また、大地震・火災事故等の事由から、乗客の救出体制を用意できなければ、中央新幹線は安全性を欠くことになり、公共性がないことになる。

(キ) トンネルの掘削及び立杭の工事は、地下水帯水層の破壊・切断による、大量の地下水の流出、湧水の枯渇、河川の枯渇及び地盤沈下という問題を生起する。中央新幹線という大規模な構造物の建設工事中及び工事後にも、トンネル部は無論地上部でも地下水や地盤に影響を与えることが懸念され、その影響は全部に及ぶ。地盤沈下等の被害の発生又はその可能性に対して、大深度法16条5号の基本方針に則った措置が講じられているかどうか明らかではない。

環境影響評価書において、東京都大田区にある洗足池の湧水及び周辺の地下水に与える影響について、具体的にどのような解析手法を用いたのか明らかにされていない上、洗足池に影響はない旨の評価は限定的で科学的ではない。

本件鉄道会社は、大井川の流量が減少すると予測しており、下流の自治体が異を唱えている。地下水帯水層破壊の影響は何十キロにも及ぶの

で、南アルプス全体の砂漠化は避けられない。処分庁は、本件鉄道会社のために、静岡県に対し、本件事業を施行する方向で働きかけているが、多数の住民に影響のある問題であるから、解決をみるまで本件工事を進めるべきではない。

既に山梨リニア実験線の延伸工事ではトンネル掘削で地下水が枯渇する事態が起きるなど、工事が始まっている地域で多くの水枯れが発生している。地上への水分補給が立たれると、土地の乾燥化や植生の変化など生態系にも甚大な影響を与える。南アルプス静岡工区における工事は、土被りが最大で1400メートルに達する超高压の下、超高压の地下水の噴出も予想される難工事である。

なお、本件使用認可の事業対象区域外の環境保全の問題も認可の対象とすべきである。

(ク) シールド工法については、工事中に落盤事故等が頻発しており、地下水脈を破壊する可能性が大きいと指摘されていることに加え、周辺の土壌に絶えず振動を与えることで、土の間隙水（粘土の間隙にある水）が排水され、地盤の強度が低下するという問題がある。同じ工法である外環道のトンネル工事においても、真上の道路と私有地の一部に大きな陥没が発生したことから、シールド工法には危険性がある。

北品川工区においては、シールド工法による掘削がほとんど進んでおらず、技術的に克服困難であり、工事完成の見通しが無い。

外環道の工事で発生した陥没事故について、事業者が立ち上げた中立性を欠く有識者委員会は、当該事故の原因は、上総層群東久留米層の地盤が特殊であり、それに対処するための作業に課題があったため、地盤の「ゆるみ」が生じたとしている。しかし、地盤はどの場所でも特殊性があり、事故の真の原因は気泡性塑性流動化剤の使用及び過去に例のない超大口径のシールド機の使用にある。外環道工事と本件事業は、いずれも、地質が「半固結の軟岩層相」であり、大深度・大口径のシールド機を用い、気泡性塑性流動化剤を使用するものである。外環道の陥没事故の原因とされている地盤の状況は、事故後にボーリング調査をして判明したことであるにもかかわらず、追加の調査をせずに本件事業を進めることは、外環道と同じ事故を起こす蓋然性が高い。

(ケ) 施設設置による地盤変位等について、本件鉄道会社が実施した有限要素法による数値解析の結果の数値は、境界条件の設定次第で全く異なる

値を示す性質を有する。また、数値解析による推定は、飽くまで推定にすぎず、実測にははるかに劣る。数値解析では、地盤の急変を捕捉することができないので、「想定外の事故」が起り得るから、ボーリング調査数の不足を補完し得ない。

- (コ) トンネル掘削工事を進めるに当たり、膨大な残土が発生するにもかかわらず、平成31年3月13日現在、静岡県内の7か所と山梨県内の1か所しか残土置場の候補地は示されておらず、これだけの残土を、周囲の環境に悪影響を与えることなく安全に管理できる場所がどこであるのか不明のままとなっている。また、残土置場の大部分が不明であることから、残土置場への運搬ルートもほとんど明らかにされていない。

残土は管理が困難で、生態系への悪影響もあるし、ウラン（岐阜県東濃地区のウラン鉱床）、重金属（長野県大鹿村旧小日影鉱山等の黄鉄鉱の鉱脈）、水銀（東京都品川区、大田区）等によって汚染された残土が生じる危険性もある。実際に、北品川工区で有害物質が発生し、土壤汚染対策が行われた。また、岐阜県瑞浪市の中央新幹線の日吉トンネル南垣外工区でも、環境基準を超える有害物質ヒ素、フッ素を含む発生土が、平成31年4月2日時点で58回発生していた。

本件鉄道会社は、残土の発生抑制、再使用、資源化及び適正処分のための具体的な方策やその実効性を示しておらず、循環型社会形成推進基本法（平成12年法律第110号）に定める責務に反している。専門的学識経験者の意見においても、建設発生土の処分について検討されていない。

- (サ) 本件事業による工事関係車両の通行量は膨大で、工事車両（特に、巨大な残土運搬車両）が通行する道路周辺の地域は、騒音、振動、排気ガス、交通渋滞、交通事故の危険性を増大させ、審査請求人を含む周辺住民の生活に受忍限度を超える及び受忍限度を超えない多大な生活被害を与えることは明らかである。

環境影響評価書では、残土運搬車両が通行する道路は一部しか明らかにされていないし、掘削土運搬車両の通行による影響について、数か所の調査結果を基にしたにすぎず、全路線の環境影響評価をしたとはいえないほか、最高裁判所の判決で騒音の受忍限度を超えているとして認定された60デシベルを超える騒音状況を予測している。また、大気汚染、振動等のその他の問題についても、不当に高い数値の環境基準の使用、

選定理由が不明確な予測手法の採用、具体性を欠く環境保全措置、予測値の誤差の不考慮、一貫性のない判断基準などの問題がある。

(シ) 中央新幹線で発生する電磁波について、乗客が安全かどうかは、車両の電磁界の強度の数値とその周波数を明らかにする必要があることは明白であるのに、本件鉄道会社はこれを明らかにしていない。処分庁が山梨リニア実験線で行ったとされる磁界測定は、測定箇所も少なく、実験線であるから、信頼できない。

(ス) 本件鉄道会社があらかじめ行ったという環境影響評価が具体的に示されていない。「(別添書類第6号) 事業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」(以下「別添書類(安全確保・環境保全)」という。)は、広域な地域全体の概要を示すものにすぎず、各住民の土地の状況に即してどのような対策を執ったかは記載されていない。本件鉄道会社は、各住民の土地について、地下水等の調査をしておらず、本件事業区域に即した地層や帯水層、地下水位などの具体的な状況を基にしない環境影響評価をしても全く意味がない。処分庁が環境影響の必要な回避軽減が図られていることの根拠とする別添書類(安全確保・環境保全)は、全体が信用に値しない。

また、上記イの(エ)のとおり、本件聴取に出席した専門家は、公平中立な第三者ではない。

このような状況で、事業計画が環境の保全に配慮したものになっているとは到底いえない。

(セ) 環境影響評価の手續において、本件鉄道会社は、環境影響評価方法書に係る住民の意見やパブリックコメントにほとんど応答しておらず、環境影響評価準備書に対する1都6県の知事や24自治体からの意見書、環境影響評価書に対する環境省や国土交通省からの意見書の内容にもほとんど応答していない。処分庁は環境影響評価法(平成9年法律第81号)に違反した評価書を基に使用を認可した。

(ソ) したがって、大深度法16条5号の要件を充足していない。

カ 大深度法16条6号(耐力の有無)について

事業により設置する施設等が、法令上必要とされる耐力を有していることについて、本件鉄道会社はその根拠を明らかにしていない。「(別添書類第5号) 施設等の耐力の計算方法を明らかにした書類」の数値は、いずれも計算上の数値にすぎず、実際のトンネルを使って耐力テストをしなければ

ば信頼できない。また、トンネルの非常口との接続部やトンネルが老朽化し経年劣化するのは必然であり、どの時点でも十分な耐力があるとはいえない。

したがって、大深度法 16 条 6 号の要件を充足していない。

キ 大深度法 16 条 7 号（物件の移転又は除却の適当性）について

物件の移転又は除却が困難ではないと認められることについて、具体的ではないし、根拠も明らかにされていない。本件事業区域内の物件について調査をしたというが、どの程度詳細に行ったか明白でないし、「（別添書類第 4 号）物件に関する調書」に記載された住民以外にも漏れている住民がいる可能性がある。

したがって、大深度法 16 条 7 号の要件を充足していない。

（2）大深度法の違憲性について

ア 憲法上及び民法（明治 29 年法律第 89 号）上、財産権が保障されているはずの自分の土地・家に住んでいる者が、個別に説明を受けることもなく、同意もしていないのに、地権者でも家の所有者でもない第三者が我が家、我が土地の下に、無断・無補償で、ボーリング等の十分な事前調査・安全確認もせず、勝手に巨大な穴を掘り、その結果、そこに住む者は生命、身体の危機に直面することになる。

イ 土地所有者は、現在大深度地下を使用していないとしても、将来はいかなる使用をするか分からない。

ウ 大深度地下は、大深度部分の上部及び地下部分や地上部分の土台となっており、これらの部分についても大深度地下使用に伴う影響が必然的に生じる。地下を掘削することで、直上のみならず周辺に影響が及ぶことが、多くの事例により明らかになっており、対価を支払う補償の範囲は、直上の地権者のみならず、審査請求人の多くに及ぶものである。山梨リニア実験線や同じシールドマシンで掘削されつつある外環道の住宅地の地下に、騒音、振動、酸欠空気の発生などのトンネル掘削の影響が現れている上、実際にトンネル工事が始まったらこれらの影響が深刻化する可能性がある。

エ 中央新幹線の工事が直下で行われる住民が、大きな減額で土地を売却しなければならない例が現実には生じているにもかかわらず、工事による事故が起きてから地価が下がっても権利を主張できない大深度法 37 条には問題がある。

オ このようなことを実現させ又は許容する大深度法は、憲法13条、25条、29条、31条及び民法207条に違反する。

カ 処分庁は、事故等による被害が生じた場合、大深度法の問題ではなく、民法の不法行為の規定等により、事業者に損害賠償を求めるべきであると主張するが、大深度地下の工事と地上で発生した被害について、いかなる工事の不手際（故意又は過失）があり、どのようなメカニズムで被害が発生したかを被害住民が立証するのは不可能に近く、リスクを被害住民に押し付けるものであって、大深度法が欠陥法であることの証左である。

第2 諮問に係る審査庁の判断

1 審査庁は、審理員意見書のとおり、本件審査請求は理由がないから棄却すべきであるとしている。

2 審理員意見書の概要は、以下のとおりである。

(1) 処分庁は、本件鉄道会社が平成30年3月20日付けで行った本件申請について、別紙「使用の認可をした理由」のとおり、大深度法16条各号の要件を全て充足するものと判断し、同年10月17日付けで本件使用認可を行った。

(2) 上記第1の3の(1)のアの審査請求人の主張は、大深度法16条1号に掲げる「事業が第4条各号に掲げるものであること」の要件を充足していない点に対する不服と解される。

大深度法4条4号は、鉄道事業法7条1項に規定する鉄道事業者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を掲げており、同項所定の「鉄道事業者」とは、鉄道事業法3条1項に係る鉄道事業の許可を受けた者をいう。

国土交通大臣は、中央新幹線について、小委員会答申を経て、新幹線整備法6条1項の規定に基づき、本件鉄道会社を営業主体及び建設主体として指名するとともに、本件鉄道会社に対して、新幹線整備法7条1項により決定された整備計画に基づいて中央新幹線の建設を行うべきことを、新幹線整備法8条に基づき指示している。そして、新幹線整備法14条1項は、「営業主体と建設主体が同一の法人である場合において建設主体に対する第8条の規定による建設の指示が行われたときは、当該指示に係る建設線の区間について、当該法人は、鉄道事業法第3条第1項の規定による第一種鉄道事業の許可を受けたものとみなす。」と規定する。そうすると、本件鉄道会社は、中央新幹線について、鉄道事業法3条1項に係る鉄道事業の許可を受けたもの

とみなされるから、同法7条1項所定の「鉄道事業者」と認められる。

次に、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、我が国の国民生活及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、東西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、国民生活及び国家経済にとって極めて重要であることに加えて、小委員会が独自に行った需要予測では、相当数の輸送需要量が予測されていることや、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など、三大都市圏間の一般の輸送需要の存在をうかがわせる事情を踏まえると、中央新幹線が「一般の需要に応ずる鉄道事業」（大深度法4条4号）であると認められる。

なお、大深度法4条各号に掲げる対象事業は、法律上限定列举されているが、対象事業者については、当該対象事業を行う事業者であれば、民間事業者であっても適用されるものである。

したがって、本件使用認可は、大深度法16条1号の要件を充足しているものと考えられる。

- (3) 上記第1の3の(1)のイの審査請求人の主張は、大深度法16条2号に掲げる「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」の要件を充足していない点に対する不服と解される。

本件使用認可によって使用権が設定された本件事業区域は、東京都品川区北品川三丁目地内から同町田市小山町地内までの33.3キロメートルと、愛知県春日井市坂下町一丁目地内から同名古屋市中区丸の内一丁目地内までの17.0キロメートルの合計50.3キロメートルであり、本件事業区域は、いずれも大深度法所定の対象地域である、東京都特別区（品川区、大田区及び世田谷区）、同町田市、神奈川県川崎市、愛知県春日井市及び同名古屋市にあると認められるから、本件事業は、「対象地域で施行されるもの」と認められる。

次に、本件事業区域は、ボーリング調査等により特定した支持地盤上面から10メートルの深度又は国土地理院発行の基盤地図情報に基づき設定した地表面からの深度40メートルに地表高の測量精度や地形の経年変動を考慮した1メートルを加えた深度41メートルのいずれか深い方を大深度地下として特定し、地下41メートルから地下121メートルまでの深さで施行されるものであるから、本件事業は、大深度法2条1項所定の「大深度地下」で施行される事業であると認められる。

したがって、本件使用認可は、大深度法16条2号の要件を充足しているものと考えられる。

- (4) 上記第1の3の(1)のウの審査請求人の主張は、大深度法16条3号に掲げる「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」の要件を充足していない点に対する不服と解される。

大深度法16条3号の要件該当性についての判断は、国土交通大臣の合理的な裁量に委ねられていると認められるところ、その判断が裁量権の範囲の逸脱又は濫用として違法とされるのは、飽くまでも国土交通大臣の判断が、その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性を欠くものと認められる場合に限られると解される。

そして、大深度法16条3号該当性は、大深度法14条2項1号及び2号の添付書類等の客観的資料によって判断されるものと認められるところ、これらの資料等に記載された内容にはいずれも合理的根拠が認められ、処分庁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まではいえないと認められる。

また、審査請求人は、本件事業に公益上の必要性がない旨及び大深度地下の使用権を取得する必要性がない旨を主張しているが、いずれも臆測又は独自の見解を述べているにすぎず、本件使用認可の内容を左右するものとは認められない。

したがって、本件使用認可は、大深度法16条3号の要件を充足しているものと考えられる。

- (5) 上記第1の3の(1)のエの審査請求人の主張は、大深度法16条4号に掲げる「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」の要件を充足していない点に対する不服と解される。

大深度法16条4号の要件該当性についての判断は、国土交通大臣の合理的な裁量に委ねられていると認められるところ、その判断が裁量権の範囲の逸脱又は濫用として違法とされるのは、飽くまでも国土交通大臣の判断が、その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性を欠くものと認められる場合に限られると解される。

そして、大深度法16条4号該当性は、大深度法14条2項2号の添付書

類等の客観的資料によって、①法的な観点、②資金面、及び、③組織・人員の観点等から判断されるものと認められるところ、これらの資料等に記載された内容にはいずれも合理的根拠が認められ、処分庁がこれらを斟酌して本件鉄道会社が本件事業を遂行する十分な意思と能力を有す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まではいえないと認められる。

また、審査請求人の主張は、いずれも臆測又は独自の見解を述べているにすぎず、本件使用認可の内容を左右するものとは認められない。

したがって、本件使用認可は、大深度法16条4号の要件を充足しているものと考えられる。

- (6) 上記第1の3の(1)のオの審査請求人の主張は、大深度法16条5号に掲げる「事業計画が基本方針に適合するものであること」の要件を充足していない点に対する不服と解される。

大深度法16条5号の要件該当性についての判断は、国土交通大臣の合理的な裁量に委ねられていると認められるところ、その判断が裁量権の範囲の逸脱又は濫用として違法とされるのは、飽くまでも国土交通大臣の判断が、その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性を欠くものと認められる場合に限られると解される。

そして、大深度法16条5号該当性の審査においては、基本方針で定められた事項のうち、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、及び、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に適合するものであるかが判断されることになるところ、大深度法14条2項の添付書類等の客観的資料を踏まえると、処分庁において、本件事業の事業計画は基本方針に適合す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まではいえないと認められる。

また、審査請求人の主張は、いずれも臆測又は独自の見解を述べているにすぎず、本件使用認可の内容を左右するものとは認められない。

なお、審査請求人は、南アルプスのトンネル工事について主張しているが、これは大深度地下を使用していない区域（本件事業区域外）での工事であって、本件使用認可の内容を左右するものとは認められない。

したがって、本件使用認可は、大深度法 16 条 5 号の要件を充足しているものと考えられる。

- (7) 上記第 1 の 3 の (1) のカの審査請求人の主張は、大深度法 16 条 6 号に掲げる「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」の要件を充足していない点に対する不服と解される。

大深度法 16 条 6 号の要件該当性についての判断は、本件事業を実施した場合に、事業区域の上方に通常の建築物が設置されても、本件事業により設置される施設等がその荷重に耐えられる耐力を有する施設であるかどうかを審査するものである。

処分庁は、本件事業において、本件鉄道会社は、本件事業により大深度地下に設置する施設が前述した必要な耐力を持つことを確かめるため、耐力を確認する断面を特定し、国土交通大臣が定めた方法に基づいて、各断面において施設の頂面に作用する荷重を算定した上で、各段面の施設に当該荷重を作用させた場合の施設の各部材の応力がその部材の許容応力度の範囲内であること、及び本件事業で設置される施設等が必要な耐力を有していることを確認していると認められる。

したがって、本件使用認可は、大深度法 16 条 6 号の要件を充足しているものと考えられる。

- (8) 上記第 1 の 3 の (1) のキの審査請求人の主張は、大深度法 16 条 7 号に掲げる「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ことと認められること」の要件を充足していない点に対する不服と解される。

大深度法 16 条 7 号の要件該当性についての判断は、物件の移転等が技術的に難しく、物件が移転等されることにより失われる利益と、事業の施行により得られる利益とを比較して前者が後者を上回る場合等でない場合であると解される。

本件事業区域には 5 件の井戸が存在するが、いずれも移転及び解体撤去が可能な物件であると認められ、また、当該物件の移転等により失われる利益が、本件事業の施行により得られる公共の利益を上回るというような特段の事情も見当たらないと認められる。

したがって、本件使用認可は、大深度法 16 条 7 号の要件を充足している

ものと考えられる。

- (9) 上記第1の3の(2)の審査請求人の主張は、大深度法が憲法違反であると主張しているところ、一般に行政機関には違憲立法審査権はないと解されており、行政不服審査法（平成26年法律第68号）に基づく審査請求において、行政機関である審査庁は、本件使用認可の合憲、違憲等の憲法判断はできないものと解される。

この点をおくとしても、審査請求人の主張は、本件使用認可の違法又は不当を根拠付ける理由とは認められない。

- (10) 審査請求人は、上記主張のほか、審査請求書等でその他縷々主張するが、いずれも本件使用認可の違法又は不当を根拠付ける理由とは認められない。
- (11) 以上より、処分庁が行った本件使用認可は、違法又は不当な点があるとはいえず、本件審査請求には理由がないから、本件審査請求は、行政不服審査法45条2項の規定により、棄却されるべきである。

第3 当審査会の判断

1 本件諮問に至るまでの一連の手続について

- (1) 一件記録によると、本件審査請求から本件諮問に至るまでの一連の手続の経過は、次のとおりである（なお、括弧内は、当該手続までの所要期間である。）。

本件審査請求の受付	: 平成31年1月10日
審理員の指名	: 令和元年12月23日 (本件審査請求の受付から約11か月半)
各反論書の提出	: 令和2年9月8日、同月15日、同年11月25日
各反論書（副本）の送付	: 令和5年1月5日 (各反論書の提出からそれぞれ約2年4か月、2年3か月3週間、約2年1か月半)
各再反論書の提出	: 同年5月31日、同年6月1日、同月2日
審理手続の終結	: 令和7年6月23日 (各再反論書の提出から約2年3週間)
本件諮問	: 同年10月1日 (本件審査請求の受付から6年8か月3週間)

- (2) そうすると、本件では、①本件審査請求の受付から審理員の指名までに約11か月半、②各反論書の提出から各反論書（副本）の送付までにそれぞれ

約2年4か月、2年3か月3週間、約2年1か月半、及び、③各再反論書の提出から審理手続の終結までに約2年3週間に要したために、本件審査請求の受付から本件諮問までに6年8か月3週間の期間を要している。

しかしながら、以下のとおり、上記①から③までについて特段の理由があったとは認められないから、審査庁においては審査請求事件の進行管理の仕方を改善する必要がある。

ア 審査庁は、上記①の理由について、本件審査請求を含めて本件使用認可に対する審査請求が平成31年1月17日までに674件あり、これらの審査請求に係る審理手続を同時に進行することとした上で、一部の審査請求事件においては、行政不服審査法23条の規定に基づく審査請求書の補正を命じ、同法24条の規定に基づき却下裁決を行い、その中でも、審査請求書に記載された住所に審査請求人が居住しておらず、住民票調査を行ってもなお真の住所が確認できなかった審査請求事件に対しては、補正命令書及び却下裁決書の公示送達を行ったことから、審理員の指名まで約11か月半を要した旨回答する。

しかしながら、審査庁の上記回答に係る事情（本件使用認可に対する審査請求の件数、一部の審査請求事件における補正命令及び却下裁決の実施、その前提としての住民票調査及び公示送達の実施）を考慮しても、本件審査請求の受付から審理員の指名までに約11か月半かかったことは期間を要し過ぎたといわざるを得ず、上記①について特段の理由があったとは認められない。

イ 審査庁は、上記②の理由について、令和2年7月から同年11月にかけて317名の審査請求人らから提出された反論書（以下「全反論書」という。）について、審理員において、内容を精査し、再弁明書の要否を検討するのに相応の時間を要した旨、新型コロナウイルス感染症拡大防止のため、執務体制が制限されたことも再弁明書の要否の検討に時間を要したことの一因である旨、検討の結果、再弁明書の提出を求めることとしたため、令和5年1月5日、再弁明書の提出の求めと同時に各反論書（副本）を処分庁に送付した旨回答する。

しかしながら、審査庁の上記回答に係る事情（全反論書を提出した審査請求人らの人数、新型コロナウイルス感染症拡大防止のための執務体制の制限）を考慮しても、全反論書の主張内容及び全反論書を提出した審査請求人ら間における主張内容の共通性に鑑みると、各反論書（副本）を送付

する前提として、全反論書の内容を精査した上で再弁明書の要否を検討するのに2年以上かかったことは期間を要し過ぎたといわざるを得ず、上記②について特段の理由があったとは認められない。

ウ 審査庁は、上記③の理由について、令和5年5月から同年6月にかけて257名の審査請求人らから提出された再反論書（以下「全再反論書」という。）について、審理員において、精査し、審査請求書、弁明書、反論書及び再弁明書も踏まえた論点整理を行った上で、再々弁明書は不要との判断を行った旨、その後、令和6年1月から同年4月にかけて、356名の審査請求人らに対して口頭意見陳述の意向確認を行い、45名から口頭意見陳述の申出があり、これに、意向確認では反応を得られなかったものの、審査請求書には口頭意見陳述を申し出る旨記載していた110名も加え、計155名を対象として口頭意見陳述の日程調整を行い、口頭意見陳述を同年7月から同年12月にかけて行うこととなった旨、同年12月19日に全ての口頭意見陳述が終了した後、審理員において、その結果を取りまとめ、審査請求書、弁明書、反論書、再弁明書及び再反論書も踏まえた論点整理を行った上で、600件681名の審査請求に対する審理員意見書を作成したため、時間を要した旨回答する。

これを前提にすると、全再反論書が提出された後の令和5年7月から同年12月までの6か月は、審理員において、全再反論書の内容を精査し、審査請求書、弁明書、反論書及び再弁明書も踏まえた論点整理を行った上で、再々弁明書の要否を検討していたものと考えられる。しかしながら、審査庁の上記回答に係る事情（全再反論書を提出した審査請求人らの人数、口頭意見陳述の意向確認及び日程調整が必要な審査請求人らの人数）を考慮しても、全再反論書の主張内容及び全再反論書を提出した審査請求人ら間における主張内容の共通性に加え、上記②の期間において既に弁明書及び全反論書を踏まえた論点整理が進められていたことに鑑みると、次の手続である口頭意見陳述の意向確認に進む前提として、全再反論書の内容を精査した上で再々弁明書の要否を検討するのに6か月かかったことは期間を要し過ぎたといわざるを得ず、上記③について特段の理由があったとは認められない。

- (3) 上記(2)で指摘した点以外は、本件審査請求から本件諮問に至るまでの一連の手続に特段違法又は不当と認めるべき点はない。

2 本件使用認可の違法性又は不当性について

(1) 大深度地下の使用の認可の要件について

大深度法16条は、国土交通大臣は、大深度地下の使用の認可の申請に係る事業が、同条各号に掲げる要件の全て（①事業が大深度法4条各号に掲げるものであること（1号）、②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（2号）、③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（3号）、④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（4号）、⑤事業計画が基本方針に適合するものであること（5号）、⑥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（6号）、及び、⑦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ことを認められること（7号））に該当するときは、使用の認可をすることができると規定していることから、本件使用認可につき、各要件に係る処分庁の判断の適否が問題となる。

(2) 本件使用認可に至る経緯について

本件記録中の資料によれば、以下の事実が認められる。

ア 中央新幹線に係る基本計画の決定及び調査の指示

中央新幹線は、昭和48年11月15日、「全国新幹線鉄道整備法第4条第1項の規定による建設を開始すべき新幹線鉄道の路線を定める基本計画」（同年運輸省告示第466号）において、建設を開始すべき新幹線鉄道の路線（建設線）として決定された。

運輸大臣は、昭和49年、日本国有鉄道（昭和62年4月1日に本件鉄道会社にその事業の一部を承継）に対し、新幹線整備法5条1項に基づき、中央新幹線の建設に関し必要な調査の実施を指示した。また、運輸大臣は、平成2年、本件鉄道会社及び日本鉄道建設公団（平成15年10月1日に本件機構にその事業を承継）に対し、同項に基づき、中央新幹線の建設に関し必要な調査の実施を指示した。

（「全国新幹線鉄道整備法第4条第1項の規定による建設を開始すべき新幹線鉄道の路線を定める基本計画」（昭和48年運輸省告示第466号）、
令和8年1月20日付け審査庁事務連絡）

イ 大深度法の成立及び基本方針の閣議決定

土地利用の高度化・複雑化が進んでいる大都市地域においては、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が進められつつあるところ、大都市地域に残された貴重な空間である大深度地下を適正かつ合理的に利用し、安全の確保や環境の保全等にも配慮する必要があるという状況を踏まえて、平成12年、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、国民の権利保護に留意しつつ、円滑に使用するための要件、手続等について特別の措置を講ずる大深度法が成立した。

そして、平成13年4月3日、大深度法6条に基づき、基本方針が閣議決定された。

基本方針は、「Ⅰ 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」、「Ⅱ 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」、「Ⅲ 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」及び「Ⅳ その他大深度地下の公共的使用に関する重要事項」の4つに大きく分かれている。

「Ⅰ 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」においては、「1 公共の利益となる事業について」として、社会資本の効率的・効果的整備及び大深度地下を活用した地上の都市空間の再生という項目が、「2 事業の円滑な遂行のための方策」として、事業に係る説明責任、地上・浅深度地下の施設との調整、土地収用制度等との連携及びその他（損害賠償、事業区域の原状回復）という項目が、それぞれ掲げられている。

「Ⅱ 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」においては、「1 大深度地下空間の利用調整」として、大深度地下空間の施設配置・利用の基本的考え方（鉛直配置、平面配置、共同化）及び大深度地下使用協議会の活用等という項目並びに「2 既存の施設等の構造等に支障が生じるおそれがある場合の措置」という項目が、それぞれ掲げられている。

「Ⅲ 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」においては、「1 安全の確保」として、火災・爆発、地震、浸水、停電、救急・救助活動、犯罪防止及びその他という項目が、「2 環境の保全」として、地下水、施設設置による地盤変位、化学反応、掘削土の処理及びその他という項目が、「3 バリアフリー化の推進・アメニティーの向上」として、バリアフリー化の推進及びアメニティーの向上という項目が、その次には「4 安全・環境情報等の収集・活用」という項目が、

「5 その他大深度地下の公共的使用に際し配慮すべき事項」として文化財の保護及び国公有財産への影響という項目が、それぞれ掲げられている。

「Ⅳ その他大深度地下の公共的使用に関する重要事項」においては、技術開発の推進及び大深度地下利用に関する情報収集・公表という項目が、掲げられている。

(基本方針)

ウ 安全の確保に係る指針及び環境の保全に係る指針

国土交通省は、平成16年2月、「大深度地下の公共的使用における安全の確保に係る指針」(以下「安全確保指針」という。)及び「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」(以下「環境保全指針」という。)を策定した。

(ア) 安全確保指針について

安全確保指針は、基本方針のうち「Ⅲ 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」の「1 安全の確保」及び「4 安全・環境情報等の収集・活用」における安全の確保に係る事項についての具体的指針を定め、大深度法に基づき大深度地下を使用する事業についての基本方針で定められた事項に係る安全対策の実施を円滑にすることにより、事業計画の基本方針への適合を図るとともに、的確な使用認可手続を行い、大深度地下の適正かつ合理的な利用に資することを目的としている。

そして、安全確保指針は、基本方針Ⅲの1における火災・爆発、地震、浸水、停電、救急・救助活動、犯罪防止及びその他の事項について、安全の確保のための措置の実施に当たり事業者が留意すべき事項(安全対策の考え方及び講ずべき措置)を示し、基本方針Ⅲの4については、大深度地下利用に関する安全対策に係る十分な知見が蓄積されているとはいえないため、今後、国、地方公共団体及び事業者は連携して、事業の実施に伴い得られる情報等を収集・整備するとともに、情報の共有を図り、事業への活用を進め、大深度地下の特殊性に応じた技術開発・研究を始めとする安全対策の確立を進める旨定めている。

(安全確保指針)

(イ) 環境保全指針について

環境保全指針は、基本方針のうち「Ⅲ 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」の「2 環境の保全」

及び「４ 安全・環境情報等の収集・活用」における環境の保全に係る事項についての具体的指針を定め、大深度法に基づき大深度地下を使用する事業についての基本方針で示された環境の保全に係る事項に必要な調査及び影響の検討並びに講ずべき措置の実施を円滑にすることにより、事業計画の基本方針への適合を図るとともに、的確な使用認可手続を行い、大深度地下の適正かつ合理的な利用に資することを目的としている。

環境保全指針は、大深度地下の公共的使用における環境の保全について、事業者が調査の手法の選定、調査の基本的手法等の環境保全指針に掲げられた事項を踏まえ、基本方針に示された環境の保全のための検討項目ごとに、環境保全指針第３章に基づいて検討するものとする旨定めている。そして、環境保全指針第３章は、基本方針Ⅲの２において示された地下水、施設設置による地盤変位、化学反応、掘削土の処理及びその他の事項を踏まえて、環境影響評価法等に基づく環境影響評価手続を実施することにより、環境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必要があり、各事業において、その事業特性、地域特性等に応じて、基本方針に示された環境の保全に係る事項について必要な調査及び影響の検討を行い、必要に応じて環境保全のための措置を講じるべきものであるとした上で、上記各事項について環境の保全のための措置の実施に当たり事業者が留意すべき事項（調査及び影響の検討、講ずべき措置等）を示している。また、環境保全指針第４章は、基本方針Ⅲの４について、大深度地下利用に関する環境に与える影響に係る十分な知見が蓄積されているとはいえないため、今後、国、地方公共団体及び事業者は連携して、事業の実施に伴い得られる情報等を収集・整備するとともに、学術研究機関等における調査研究が活発に行われるように配慮し、その知見が審査において積極活用されるよう努める等事業への活用を進め、大深度地下の特殊性に応じた環境影響評価手法及び環境対策の開発等を進める旨定めている。

（環境保全指針）

エ 平成２０年の調査指示

国土交通大臣は、平成２０年１２月２４日、本件機構及び本件鉄道会社に対し、新幹線整備法の趣旨に鑑み、ルート、駅等に関し、地域と調整を図ることを前提とし、①輸送需要量に対応する供給輸送力等に関する事項、②施設及び車両の技術の開発に関する事項、③建設に要する費用に関する

事項、並びに、④その他必要な事項について調査を行うよう指示し、本件機構及び本件鉄道会社は、平成21年12月、国土交通大臣に対して調査報告書を提出した。

(令和8年1月20日付け審査庁事務連絡)

オ 小委員会への諮問と小委員会答申

国土交通大臣は、平成22年2月24日、新幹線整備法14条の2に基づき、中央新幹線の営業主体及び建設主体の指名並びに整備計画の決定について、交通政策審議会に対して諮問した。これを受けて、交通政策審議会陸上交通分科会鉄道部会の下に小委員会が設置され、上記諮問について審議が行われた。小委員会は、同年3月3日から平成23年5月12日まで、20回にわたり審議を行い、同日、次のとおり取りまとめ、最終答申（小委員会答申）をした。

(ア) 中央新幹線整備の意義

中央新幹線の整備により、①三大都市圏を高速かつ安定的に結ぶ幹線鉄道路線の充実（速達性の向上、東海道新幹線との二重化による災害リスクへの備え、東海道新幹線の大規模改修工事による運行への影響の低減）、②三大都市圏以外の沿線地域に与える効果（三大都市圏とのアクセス利便性の向上等による地域振興への寄与等）、③東海道新幹線の輸送形態の転換（ひかり・こだま型を重視した輸送形態への変革）と沿線都市群の再発展、④三大都市圏を短時間で直結し、巨大な都市集積圏が形成されることによる国土構造の変革、国際競争力の向上等、並びに、⑤世界をリードする先進的な鉄道技術の確立及び他の産業への波及効果が期待される。

(イ) 走行方式について

走行方式については、新幹線整備法に基づく調査等において、粘着駆動による電車方式（以下「在来型新幹線方式」という。）又は超電導リニア方式の採択が検討されてきたことを踏まえ、両者を比較し、審議を行った。後記AからDまでを総合的に勘案し、中央新幹線の走行方式として、超電導リニア方式を採択することが適当である。

A 超電導リニア方式の方が、在来型新幹線方式に比べ費用が高くなるものの、時間短縮等による便益がより大きくなり、費用対効果の観点からは相対的に有利な選択肢となる。

B 騒音、振動、微気圧波及び空気振動など周辺生活環境への影響につ

いて、在来型新幹線方式について定められた環境基準を満たすことを前提として行われてきた技術開発の結果、超電導リニア方式による超高速走行中であっても、在来型新幹線方式の環境基準と同等の範囲内に収まる見込みであり、磁界の影響についても、国際的なガイドラインを下回る水準に抑制することが可能である。また、超電導リニア方式におけるゴムタイヤ走行に係る車両の火災対策等についても、安全確保のための対応方針が示され、その内容が小委員会において確認されている。

C 在来型新幹線方式では、地震等の異常時における安全確保について十分な実績を有している一方、超電導リニア方式では、地震、火災等の異常時における安全確保について、整備計画段階での対応方針が示され、その内容が小委員会において確認されている。

D 超電導リニア方式は、我が国の鉄道技術の更なる発展を支えるとともに、超電導技術の他分野への応用も期待されることに加えて、超電導磁石を利用して世界最高速度での走行を可能とする独創的な走行方式で、その世界的な鉄道技術の先進性を象徴的に示すものである。このような走行方式による超高速鉄道の実現は、我が国の鉄道技術全般の国際競争力を向上させることとなり、我が国の成長にもつながる海外展開推進の観点からも極めて重要である。

(ウ) ルートについて

ルートについては、これまでの調査等において主に伊那谷ルート及び南アルプスルートが候補として議論されてきた経緯を踏まえて、両ルートを比較した。後記AからDまでを総合的に勘案し、中央新幹線のルートとして、南アルプスルートを採択することが適当である。

A 伊那谷ルートは、甲府盆地から諏訪方面を経て伊那谷を経由するもので、既存市街地に比較的近接することから、沿線旅客の中央新幹線へのアクセス性という面で利点がある。南アルプスルートは、路線延長が短くなり速達性に優れる結果、輸送需要が相対的に多く、建設費用が相対的に低くなる利点が想定される。

費用対効果分析や空間的応用一般均衡分析の手法により比較検討した結果、南アルプスルートの方が伊那谷ルートに比べ相対的により効率的な投資となることに加え、生産額の増加などの経済的効果も大きい。

また、本件鉄道会社が建設主体及び営業主体となった場合、建設費用が低く、なおかつ輸送需要量が大きい南アルプスルートの方が、事業リスクが低く、大阪開業をより早期に実現する観点からも優位となる。

B 南アルプスにおける長大山岳トンネルの掘削については、技術的に対応可能な範囲にあるものと考えられる。建設費用の比較において重要な要素となるトンネル工事費についても、南アルプスルートの地山等級を最も厳しく設定した上で積算が行われており、両ルートの工事費の想定は合理的に行われているものと判断できる。

C 伊那谷ルート及び南アルプスルートともに貴重な自然環境が存在することが確認されており、いずれのルートを採用するにしても環境保全には十分な配慮が必要となる。環境の保全については、今後、環境面で配慮すべき事項を踏まえた上で、より具体的なルートを設定し、かつ、環境保全のための適切な措置を実施することにより対処すべきである。

D 沿線自治体へのヒアリング及びパブリックコメントの結果、長野県内からは、伊那谷ルートでの整備を望む意見が寄せられた一方で、従来の速達性の高い鉄道サービスが及ばない地域などから南アルプスルートでの整備を望む意見が寄せられている。また、山梨県からは、用地買収、周辺生活環境への影響、文化財の保護、在来線に与える影響などの観点から、南アルプスルートを支持する意見が示されている。

(エ) 営業主体及び建設主体について

中央新幹線の整備を民間企業が自己負担で行うとすれば、収益力の高い東海道新幹線と一体的に経営を行うことによって可能となるものであること、中央新幹線には、東海道新幹線の大規模改修工事がその運行に及ぼす影響を低減する効果も期待されていることからすると、中央新幹線に係る事業は、東海道新幹線の経営と一体的に行われることが合理的であること、中央新幹線については、超電導リニア方式の採択が適当と考えられるところ、公益財団法人鉄道総合技術研究所及び本件鉄道会社が超電導リニア技術の開発を実施してきたことという事業特性がある。

本件鉄道会社は、東海道新幹線の開業以来、安全運行の実績を積み重ねてきており、営業主体としての事業遂行能力を有し、東海道新幹線の運営費用低減に関して得た蓄積の活用が期待されること、本件鉄道会社

が山梨リニア実験線を建設し、走行試験など実験を重ねてきたことなどから、超電導リニア方式による鉄道技術を有するものと認められる。また、本件鉄道会社は、経営の安定性を維持しながら事業を遂行することが可能と考えられる。

以上を総合的に勘案し、中央新幹線の営業主体及び建設主体として本件鉄道会社を指名することが適当である。

(オ) 付帯意見

諮問事項には直接該当しないものの、中央新幹線の整備について特に重要と考えられる10の事項を、付帯意見として示す。このうち、4番目の事項では、建設主体としての指名が適当とした本件鉄道会社においては、沿線の環境に関してより細かな環境調査等を実施し、環境の保全に十分配慮するため、早期段階から適切な環境配慮措置を執るべきであり、関係自治体との調整を含めた準備を継続して進めるべきであるし、環境影響評価の実施、工事実施段階の環境影響への配慮及び開業後も含めたモニタリングの実施など、その後の事業の各段階において適切な環境配慮措置が行われるべきであると指摘している。

(小委員会答申)

カ 営業主体及び建設主体の指名並びに建設指示

国土交通大臣は、平成23年5月20日、新幹線整備法6条1項に基づき、中央新幹線について、本件鉄道会社を営業主体及び建設主体として指名し、同月26日に決定された整備計画に基づき、同月27日、新幹線整備法8条に基づき、本件鉄道会社に中央新幹線の建設を指示した（上記第1の2の(2)）。

キ 環境影響評価

本件鉄道会社は、上記カの指名及び指示を受けた後、当時施行前であった環境影響評価法の一部を改正する法律（平成23年法律第27号）の趣旨を踏まえ、事業による環境への影響を回避・低減することを目的として、概略の路線及び駅位置を選定し、平成23年6月7日及び同年8月5日、「中央新幹線（東京都・名古屋市間）計画段階環境配慮書」を取りまとめ、公表するなどした。

また、本件鉄道会社は、同年9月27日、環境影響評価法及び「鉄道の建設及び改良の事業に係る環境影響評価の項目並びに当該項目に係る調査、予測及び評価を合理的に行うための手法を選定するための指針、環境の保

全のための措置に関する指針等を定める省令」(平成10年運輸省令第35号)に基づき、東京都、神奈川県及び愛知県のそれぞれについて「中央新幹線(東京都・名古屋市間)環境影響評価方法書」(以下「方法書」という。)を作成し、公告するとともに、計58回の方法書説明会を開催するなどした。

その後、本件鉄道会社は、方法書についての各都県知事の意見や環境の保全の見地からの意見を有する者の意見を勘案し、整備新幹線や最新の他の環境影響評価事例、山梨リニア実験線の知見も踏まえ、磁界など中央新幹線に特有の事項を付け加えて、環境影響評価の項目を設定し、最新の手法を取り入れて、調査、予測及び評価の手法を選定した。本件鉄道会社は、これらに基づいて環境影響評価の作業を行うとともに、詳細な路線及び駅位置等の絞り込みを行って、平成25年9月20日に、東京都、神奈川県及び愛知県のそれぞれについて調査、予測及び評価の結果を取りまとめた「中央新幹線(東京都・名古屋市間)環境影響評価準備書」(以下「準備書」という。)を公告し、計92回の準備書説明会を開催した。また、本件鉄道会社は、環境の保全の見地からの意見を有する者の意見を募集し、当該意見の概要とそれに対する事業者の見解を各都県知事及び関係する自治体の長に送付し、公告後に沿線の都県により開催された環境影響評価審議会等に事業者として参加するなどした。そして、平成26年3月25日までに、準備書についての環境の保全の見地からの各都県知事意見を受け取った。

本件鉄道会社は、上記知事意見に十分な検討を加えるとともに、環境の保全の見地からの意見を有する者の意見に配意し、準備書を一部修正して、同年4月23日に、東京都、神奈川県及び愛知県のそれぞれについて「中央新幹線(東京都・名古屋市間)環境影響評価書」を国土交通大臣に送付し、同年7月18日に、環境大臣の意見を別紙として含む国土交通大臣意見を受け取った。

本件鉄道会社は、国土交通大臣意見を十分検討した上で、上記評価書について一部修正等をして、同年8月、「中央新幹線(東京都・名古屋市間)環境影響評価書【東京都】」、「中央新幹線(東京都・名古屋市間)環境影響評価書【神奈川県】」及び「中央新幹線(東京都・名古屋市間)環境影響評価書【愛知県】」を取りまとめ、公表した。

(中央新幹線(東京都・名古屋市間)環境影響評価書【東京都】、中央新幹線(東京都・名古屋市間)環境影響評価書【神奈川県】、中央新幹線(東

京都・名古屋市間）環境影響評価書【愛知県】）

ク 大深度法 12 条に基づく事業概要書及び事業区域調整

本件鉄道会社は、平成 26 年 3 月 14 日、大深度法 12 条 1 項に基づいて事業概要書を作成して国土交通大臣に送付した上、これについての公告・縦覧を実施し、国土交通大臣は、当該事業概要書を、協議会の構成員に送付し、協議会の構成員は、協議会の構成員が所管する事業者これを周知し、その結果、他の事業者からの事業の共同化の申出はなく、事業区域調整については 4 件の申出があったが、その調整は完了した。そして、同年 10 月 17 日、工事実施計画（その 1）について新幹線整備法 9 条 1 項に基づく認可がされた。

その後、中部圏の一部の事業区域が変更されたことから、本件鉄道会社は、平成 29 年 10 月 20 日、大深度法 12 条 1 項に基づいて変更後の事業概要書を作成して国土交通大臣に送付した上、これについての公告・縦覧を実施し、国土交通大臣は、当該事業概要書を、協議会の構成員に送付し、協議会の構成員は、協議会の構成員が所管する事業者これを周知し、その結果、他の事業者からの事業の共同化の申出はなく、事業区域調整についても申出はなかった。そして、平成 30 年 3 月 2 日、変更後の工事実施計画（その 2）について新幹線整備法 9 条 1 項に基づく認可がされた（上記第 1 の 2 の（3））。

（「（別添書類第 10 号）事前の事業間調整の経過の要領及びその結果を記載した書類」）

ケ 国土形成計画（全国計画）

国は、国土形成計画法（昭和 25 年法律第 205 号）に基づき、平成 27 年 8 月に、「国土形成計画（全国計画）」を策定した。

国土形成計画において、中央新幹線の整備は、東西大動脈の二重系化、三大都市圏の一体化及び地域の活性化等の意義が期待されるとともに、国土構造にも大きな変革をもたらす国家的見地に立ったプロジェクトであり、建設主体である本件鉄道会社による整備が着実に進められるよう、国、地方公共団体等において必要な連携・協力を行うこと等とされている。

（「国土形成計画（全国計画）」）

コ 本件申請

本件鉄道会社は、平成 30 年 3 月 20 日、国土交通大臣（処分庁）に対して、大深度法 10 条に基づき、大深度地下使用の認可を申請した（本件

申請) (上記第1の2の(4))。

サ 本件説明会及び本件申請に係る申請書等の公開

本件鉄道会社は、平成30年5月10日から同月18日にかけて、東京都において5回、神奈川県において4回及び愛知県において5回、本件説明会を開催した。本件説明会の開催に先立って、本件鉄道会社は、開催の周知のための書面を本件鉄道会社のウェブサイト上に掲載するとともに、関係自治体の広報に本件説明会を開催する旨の案内を掲載し、自治会の回覧によっても同様の案内を行い、公告・縦覧に供されていた本件申請に係る申請書及びその添付書類を上記ウェブサイト上に掲載した。

また、本件鉄道会社は、本件説明会の開催後に、本件申請に係る申請書及びその添付書類に加え、本件説明会の資料等を上記ウェブサイト上に掲載するとともに、本件鉄道会社の事務所で閲覧に供するほか、本件事業区域の直上に所在する土地の所有権登記名義人及び本件事業区域の直上の居住者に対し、上記のように掲載及び公開がされている旨の通知を送付した(上記第1の2の(5)及び(6))。

シ 専門的学識及び経験を有する者の意見聴取

処分庁は、平成30年8月1日、大深度法20条及び同条により準用される土地収用法22条に基づき、B大学教授、C大学名誉教授及びD大学名誉教授(教授等)に出席を依頼し、本件聴取を実施した(上記第1の2の(8))。

本件聴取における教授等の意見は、以下のとおりである。

(ア) 大深度地下の特定について

地盤調査の手法及び調査密度等の妥当性について、既存資料調査により周辺の地形地質の特徴を把握し、おおむねの支持地盤位置や埋没谷、活断層等の分布状況の確認により、支持地盤の連続性を把握した方法は妥当であり、既存資料調査の結果や関連基準等の記述を考慮すると、大深度の特定に際し実施したボーリング調査の本数や間隔は妥当であると考ええる。

地盤調査結果からの支持地盤の特定方法及び周辺建築物等の支持地盤の確認方法の妥当性について、地盤のN値とその連続性、又は杭の許容支持力度若しくは直接基礎の場合の地盤の許容応力度から支持地盤を特定した上で、安全側に考慮し、下限値を連ねた包絡線で支持地盤上面を特定した方法は、妥当であり、事業区域周辺の建築物等の基礎の支持地

盤の確認方法及び調査範囲は、データ入手の可否や地層構成から判断して、妥当であると考ええる。

大深度地下の深さの特定における安全幅の考え方の妥当性について、航空測量の誤差及び地形の経年変動を考慮すると、1メートルの安全幅は、妥当であると考ええる。

亜炭鉦採掘跡について、既存文献資料による調査やボーリング調査結果も踏まえ、十分な深さが確保されていることから、事業者が細心の注意を払いながら施工することにより、問題は生じないと考ええる。

(イ) 地下水への影響について

地下水への影響を把握するために実施した既存文献資料調査及び現地調査の方法や内容は、妥当であると考ええる。

地下水位、地下水圧、地下水流動阻害への影響を把握するために実施した三次元浸透流解析による予測手法は、妥当であると考ええる。

三次元浸透流解析の予測結果から、地下水の水位低下量はわずかであり、事業者が、基準類に基づく適切な設計、施工、維持管理を確実に実施することにより、地下水の変化による地盤沈下や取水障害はほとんど生じないとの評価は、妥当であると考ええる。

また、漏水がほとんど生じず、水みちも発生することはない、との想定は、事業者が基準類に基づく適切な設計、施工、維持管理を確実に実施することにより、妥当であると考ええる。

地質や帯水層の状況及び三次元浸透流解析の予測結果より、事業者が止水性の高い施工を確実に実施することにより、本事業における地下水の流動阻害の影響はないとの評価は、妥当であると考ええる。

地盤及び地下水の化学的な試験の結果を踏まえると、地盤及び地下水を長期に空気に触れさせないよう、事業者が適切な施工を行うことにより、地下水が酸性化することはないとの評価は、妥当であると考ええる。また、地盤凝固剤を使用する場合、「薬剤注入工法による建設工事の施工に関する暫定指針について」等に基づき施工を行うとともに、同指針に基づき地下水の水質の監視を行うことは、妥当であると考ええる。

事業者が事業の影響を把握し、講ずべき適切な措置を行うための調査として、工事中及び工事完了後の地下水位や水質のモニタリングを実施するとしているのは、妥当であると考ええる。

(ウ) 施設設置による地盤変位について

施設設置による地盤への影響を適切に把握するために実施した既存資料調査、ボーリングによる現地調査及び室内土質試験による調査の方法や内容は、妥当であると考える。

施設設置による地盤への影響の把握のため、現段階で想定し得る条件で実施した二次元FEM解析による予測手法は、妥当であると考える。

トンネル施工による地盤変位について、二次元FEM解析により数値解析した結果及び地盤調査結果に基づくトンネル周囲の地盤の強度や変形特性を考慮すると、既設構造物へ与える本件事業の影響は問題となるものではないとする評価は、妥当であると考える。

トンネルの耐久性については、事業者により基準類に従って適切な設計、施工、保守や維持管理が確実に実施されれば、施設に致命的な強度低下と損傷は生じず、補修可能な経年劣化や一部の損傷等にとどまり、トンネルの耐久性は維持されるものと考える。

(エ) その他

事業実施に当たり、事業者においては、環境の保全の前提条件として、基準類に基づく適切な設計、施工、維持管理を確実に実施すること、並びに、モニタリングとして、工事中及び工事完成後も一定期間、観測を行い、モニタリング結果に基づき適切に測定期間を設定することにより、影響把握を行うことに留意することが重要である。

(大深度地下の公共的使用に関する特別措置法第20条の規定に基づく意見聴取の議事要旨)

(3) 大深度法16条1号について

大深度法16条1号は、使用の認可の要件として、事業が大深度法4条各号に掲げるものであることを掲げている。

本件鉄道会社は、中央新幹線について、新幹線整備法6条1項により営業主体及び建設主体として指名を受けるとともに、新幹線整備法8条により建設の指示を受けているから（上記第1の2の(2)）、上記指示に係る区間について、本件鉄道会社は、鉄道事業法3条1項の規定による第一種鉄道事業の許可を受けたものとみなされ（新幹線整備法14条1項）、鉄道事業法7条1項の鉄道事業者該当する。

中央新幹線に係る事業は、鉄道により不特定多数の一般旅客等の運送を行うものであるから、中央新幹線に係る施設は、一般の需要に応ずる鉄道事業の用に供する施設であるといえる。

そして、本件事業は、中央新幹線のうち、品川・名古屋間を先行整備する事業である（上記第1の2の（3））。

したがって、本件申請に係る事業は、鉄道事業者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（大深度法4条4号）に該当するから、大深度法16条1号の要件に該当する。

（4）大深度法16条2号について

大深度法16条2号は、使用の認可の要件として、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を掲げている。

ア 本件事業区域は、東京都品川区北品川三丁目地内から同町田市小山町地内まで及び愛知県春日井市坂下町四丁目地内から同名古屋市中区丸の内一丁目地内までである（上記第1の2の（4））。これらは、いずれも大深度法3条に定める対象地域（首都圏（東京都の特別区の存する区域、川崎市、町田市等）、中部圏（名古屋市、春日井市等）。上記第1の1の（1）のウ）内に存するものと認められる。

イ また、大深度地下とは、地表から40メートルか、支持地盤のうち最も浅い部分の深さに10メートルを加えた深さか、いずれか深い方以上の深さの地下をいう（上記第1の1の（1）のイ）とされていることから、大深度地下の特定のためには、支持地盤の位置を特定する必要がある。

本件鉄道会社は、大深度地下使用技術指針・同解説（平成13年国土交通省）等を参考とし、地形・地質に関する既存資料に基づいて支持地盤の推定及び特徴の把握並びに地盤急変部の推定を行った上、ボーリング調査による地盤調査を、公的機関等から収集したボーリング調査データ等と併せて、中央新幹線の計画路線周辺において調査間隔が200メートル程度となることを目安に実施した。その結果、既存資料調査から推定される支持地盤付近において、N値50以上、層厚5メートル以上の地盤を連続して確認できた区間は、当該地盤を支持地盤として特定し、確認できなかった区間については、周辺の建築物が選択している支持地盤等を参考として、地域特性に応じて検討して支持地盤を特定し、ボーリング調査により特定した支持地盤上面の位置を基に、安全側を考慮し、地盤の下限を連ねた支持地盤上面包絡線を設定した。その上で、支持地盤上面から10メートルの深度又は国土地理院発行の「基盤地図情報（数値標高モデル）5mメッシュ（標高）」に基づき設定した地表面からの深度40メートルに地表高の測量精度や地形の経年変動を考慮した1メートルを加えた深度41メー

ルのいずれか深い方を大深度地下として特定している（「(別添書類第3号)事業区域が大深度地下にあることを証する書類」）。

かかる大深度地下の特定については、上記(2)のシの(ア)のとおり、本件聴取においても妥当であると評価されていることから、本件事業は、大深度地下で施行されるものであると認められる。

ウ したがって、本件申請に係る事業は、対象地域における大深度地下で施行されるものに該当するから、大深度法16条2号の要件に該当する。

(5) 大深度法16条3号について

大深度法16条3号は、使用の認可の要件として、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を掲げているところ、当該要件の該当性の判断に当たっては、事業の公益性やその円滑な遂行のための大深度地下の使用の必要性等に関し、国土の計画的・効率的利用等諸般の事情を考慮する必要がある、その性質上、高度に政策的な判断や専門技術的な判断が求められることになるから、その判断は、これらに精通する国土交通大臣（処分庁）の合理的な裁量に委ねられているというべきである。したがって、上記要件該当性の判断について、重要な事実の基礎を欠き又は社会通念に照らし著しく妥当性を欠くなど、裁量権の範囲を逸脱し又はこれを濫用したものと認められる場合でない限り、当該判断を前提とする本件使用認可が違法であるとはいえない。

ア 前記のとおり、小委員会答申において、中央新幹線の意義について、①我が国の国民生活及び経済社会を支える基幹的な交通基盤である東海道新幹線が担ってきた、我が国の三大都市圏間の高速かつ安定的な旅客輸送の速達性を向上させるとともに、二重系化により災害リスクへの備え及び東海道新幹線の大規模改修工事に係る運行への影響の低減が可能になること、②三大都市圏以外の沿線地域において、三大都市圏とのアクセス利便性が向上すること等により、地域振興への寄与等が期待されること、③東海道新幹線における「ひかり」・「こだま」型を重視した輸送形態への変革により、「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が増加するなど、東海道新幹線利用者の利便性向上及び沿線地域の活性化に寄与することが期待されること、④三大都市圏が短時間で直結し、巨大な都市集積圏が形成されることによる国土構造の変革、国際競争力の向上等が期待されること、並びに、⑤我が国が独自に開発した超電導リニア方式による高速鉄道技術を用いた中央新幹線の整備は、世界的に我が国の鉄道

技術を発信し、周辺産業の活性化に大きく寄与する可能性があること等と取りまとめられているところ（上記（２）のオの（ア）、小委員会答申）、かかる判断につき不合理と認められる事情は見当たらない。

また、前記のとおり、国が、国土形成計画法に基づき、平成２７年８月に策定した国土形成計画（全国計画）においても、中央新幹線の整備は、東西大動脈の二重系化、三大都市圏の一体化及び地域の活性化等の意義が期待されるとともに、国土構造にも大きな変革をもたらす国家的見地に立ったプロジェクトであるとされているところ（上記（２）のケ、国土形成計画（全国計画））、かかる判断についても不合理と認められる事情は見当たらない。

そうすると、本件事業が公益目的に合致した事業でありその遂行の必要性があるとした処分庁の判断について、不合理と認められる事情は見当たらない。

イ 本件鉄道会社は、地形・地質等調査等で約２０キロメートル幅のルートで本件事業のルートを検討していたが、平成２３年６月に公表した「中央新幹線（東京都・名古屋市間）計画段階環境配慮書」において、約３キロメートル幅の概略ルートに絞り込み、その後、環境影響評価手続の中で、更に路線の絞り込みを行い、大深度地下の使用を前提とした路線で環境影響評価を実施している。また、本件鉄道会社は、平成２６年８月に最終的な環境影響評価書を国土交通大臣に送付するとともに、環境影響評価を実施した路線である大深度地下を使用した路線に係る工事実施計画（その１）及び同（その２）について、新幹線整備法９条１項の規定に基づく認可を受けている（「（別添書類第１号）使用の認可を申請する理由を記載した書類」、上記（２）のキ及びク）。

処分庁は、本件事業の路線の位置について、起終点となる品川駅・名古屋駅、山梨リニア実験線、地上部とのアクセスとなる立杭である都市部非常口等の位置を前提として、超電導リニア方式の技術的制約条件、地形・地質等の制約条件、生活・自然環境等に配慮して、ルートが選定されているものと認められるとしている。また、処分庁は、申請に係る事業により設置される施設等については、鉄道に関する技術上の基準を定める省令及びその関連図書に定められた技術的基準等に従い計画されているものと認められるとしている。

かかる処分庁の判断について、不合理と認められる事情は見当たらない。

ウ 本件申請は、令和9年（2027年）の本件事業の工事の完成に向けて、使用の開始の予定時期を平成31年（2019年）度としてされたものである（使用認可申請書、「（別添書類第2号）事業計画書」）。

そして、処分庁は、本件事業区域は、土地利用の高度化・複雑化が進んでいる大都市地域（大深度法3条に定める対象地域）であるところ、用地取得や区分地上権設定範囲を少なくし、列車の走行による騒音や振動等の影響をできる限り回避、低減しつつ、早期整備を図るため、大深度地下を使用する必要性が認められると判断している。

かかる処分庁の判断について、不合理と認められる事情は見当たらない。

エ したがって、公益目的に合致した事業である本件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から、本件申請に係る事業は、大深度法16条3号の要件に該当するとした処分庁の判断については、重要な事実の基礎を欠き又は社会通念に照らし著しく妥当性を欠くなどとは認め難く、裁量権の範囲を逸脱し又はこれを濫用したものとは認められない。

（6）大深度法16条4号について

大深度法16条4号は、使用の認可の要件として、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を掲げているところ、当該要件の該当性の判断に当たっては、事業の施行に関する所要の認可等の有無といった法的観点に加え、事業者の技術的能力、財務的能力、組織体制等諸般の事情を考慮する必要がある、その性質上、高度に政策的な判断や専門技術的な判断が求められることになるから、その判断は、これらに精通する国土交通大臣（処分庁）の合理的な裁量に委ねられているというべきである。したがって、上記要件該当性の判断について、重要な事実の基礎を欠き又は社会通念に照らし著しく妥当性を欠くなど、裁量権の範囲を逸脱し又はこれを濫用したものと認められる場合でない限り、当該判断を前提とする本件使用認可が違法であるとはいえない。

本件鉄道会社は、上記（2）のオの（エ）のとおり、小委員会答申において、東海道新幹線との一体的経営の合理性があるという事業特性のほか、東海道新幹線の運行実績や超電導リニア方式による鉄道技術を有し、財務状況に関する長期見通しも勘案すると、中央新幹線の営業主体及び建設主体として指名することが適当であるとされ、上記（2）のカのとおり、国土交通大臣から、中央新幹線の営業主体及び建設主体として指名を受け、中央新幹線

の建設の指示を受けていて、上記（２）のクのとおり、中央新幹線のうち本件事業区域を含む部分に関し工事実施計画（その１）及び同（その２）についての認可も受けている。

また、本件鉄道会社は、中央新幹線事業の遂行のため、平成２３年に組織改正を行い（「中央新幹線にかかる組織改正について」）、平成２６年からは、各都県に工事事務所を設け、用地取得等の業務を行うなど（「用地の取得体制・用地取得状況について」）、組織・人員の観点からも、本件事業に係る事業者としての適合性が認められる。

これらを踏まえて、本件申請に係る事業の事業者である本件鉄道会社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から、本件申請に係る事業は、大深度法１６条４号の要件に該当するとした処分庁の判断については、重要な事実の基礎を欠き又は社会通念に照らし著しく妥当性を欠くなどとは認め難く、裁量権の範囲を逸脱し又はこれを濫用したものとは認められない。

（７）大深度法１６条５号について

大深度法１６条５号は、使用の認可の要件として、事業計画が基本方針に適合するものであることを掲げている。

ア 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（基本方針Ⅰ）

（ア）公共の利益となる事業であること（基本方針Ⅰの１）

基本方針においては、大深度地下を使用する事業は、公益上の必要性があるものでなければならず、「大深度地下を使用することにより、権利調整期間の短縮化、合理的なルートを選択、円滑な事業の実施、用地費の低減、騒音・振動の軽減等による居住環境への影響の低減、耐震性の確保等を図ることができ、良質な社会資本の効率的・効果的整備に資するものである必要」があることに加えて、全国総合開発計画その他の国土計画等や、鉄道等の施設に関する国の計画との調和を図る必要があるとともに、今後の需要動向等をも含めた評価を踏まえたものでなければならぬとされている。

上記基本方針への適合性の判断に当たっては、基本方針に記載されている諸般の事情を考慮する必要がある、その性質上、高度に政策的な判断や専門技術的な判断が求められることになるから、その判断は、これらに精通する国土交通大臣（処分庁）の合理的な裁量に委ねられている

というべきである。したがって、上記基本方針への適合性の判断について、重要な事実の基礎を欠き又は社会通念に照らし著しく妥当性を欠くなど、裁量権の範囲を逸脱し又はこれを濫用したものと認められる場合でない限り、当該判断を前提とする本件使用認可が違法であるとはいえない。

上記（５）のとおり、本件申請に係る事業は、公益目的に合致した事業であり、大深度地下を使用することで、用地取得や区分地上権設定範囲を少なくし、居住環境への影響をできる限り回避、低減しつつ、早期整備を図ることができるものとされるものである。また、上記（２）のア、カ及びケのとおり、中央新幹線は、昭和４８年に建設線に決定され、平成２３年に整備計画が決定されたものであり、国土形成計画（全国計画）においても、中央新幹線の整備は、東西大動脈の二重系化、三大都市圏の一体化及び地域の活性化等の意義が期待されるとともに、国土構造にも大きな変革をもたらす国家的見地に立ったプロジェクトであるとされている。

したがって、本件申請に係る事業は、公益上の利益となる事業であり、基本方針Ⅰの１に適合しているとした処分庁の判断については、重要な事実の基礎を欠き又は社会通念に照らし著しく妥当性を欠くなどとは認め難く、裁量権の範囲を逸脱し又はこれを濫用したものと認められない。

（イ）事業の円滑な遂行のための方策（基本方針Ⅰの２）

基本方針においては、事業者は、事業の構想・計画段階から、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り、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、事業者に対して大深度法１９条に基づく説明会の開催等を求めるとともに、公聴会の開催等により広く意見を求めることとされている。また、事業の実施に当たり、事前に井戸枯れ等の損害の発生が確実に予見される場合には、事業者は、あらかじめ損害賠償金の支払を行うとともに、損害が発生した場合には適切な対応を行う必要がある等とされている。

本件鉄道会社は、本件申請に至る前の各工事実施計画の決定や環境影

響評価手続、事業概要書の公表の段階で相当の回数にわたり説明会を実施するなどしていたほか（「(別添書類第1号) 使用の認可を申請する理由を記載した書類」、「(別添書類第10号) 事前の事業間調整の経過の要領及びその結果を記載した書類」）、上記（2）のサのとおり、本件申請後に、本件申請についての説明会（本件説明会）を開催する旨、自治体広報紙や自治体回覧によって周知するとともに、本件申請に係る申請書及びその添付書類を同社のウェブサイトに掲載するなどしていた。また、本件説明会の開催後には、説明会資料等を本件鉄道会社のウェブサイトに掲載し、事務所で公開するとともに、本件事業区域の直上に所在する土地の所有権登記名義人等に対し、上記の措置を採った旨の周知を個別に行っていたものである。さらに、本件鉄道会社は、本件申請後に開催された第8回首都圏大深度地下使用協議会及び第6回中部圏大深度地下使用協議会（上記第1の2の（9））において、今後も、沿線の住民等には工事の内容やスケジュールなどを知らせる意向を表明している（各議事録）。そして、国土交通大臣（処分庁）は、首都圏及び中部圏で、公聴会を開催している（上記第1の2の（7））。

なお、一件記録を参照しても、本件申請に係る事業について、基本方針において国土交通大臣（処分庁）が大深度法19条に基づく説明会の開催を求める必要がある場合として挙げられているものや、事業者があらかじめ損害賠償金の支払をすべき場合として挙げられているものに該当するような事情の存在は認められない。

そうすると、本件申請に係る事業については、事業の円滑な遂行のための方策が採られているといえ、基本方針Ⅰの2に適合している。

イ 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（基本方針Ⅱ）

（ア）大深度地下空間の利用調整（基本方針Ⅱの1）

基本方針においては、具体的にどのように大深度地下空間での施設配置・利用を行っていくかについて、現在の地下利用、大深度地下利用の見込み等地域の現状等を踏まえ、事業間の調整を行っていく必要があるとされており、事業の共同化が大深度地下の合理的な利用のために有効な手段であるから、共同化等に向けた事業間調整を行う必要があるとされている。また、事業構想段階から事業が具体化した後においても、協議会を積極的に活用し、調整を行うこととされている。

上記（2）のクのとおり、本件鉄道会社は、大深度法12条1項に基

づいて各事業概要書を作成して国土交通大臣に送付した上、これらについての公告・縦覧を実施し、国土交通大臣は、当該各事業概要書を、協議会の構成員に送付し、協議会の構成員は、協議会の構成員が所管する事業者これを周知し、その結果、他の事業者からの事業の共同化の申出はなく、事業区域調整については4件の申出があったが、既にその調整は完了していることが認められる（「(別添書類第10号) 事前の事業間調整の経過の要領及びその結果を記載した書類」)。

そうすると、本件申請に係る事業については、共同化等に向けた事業間調整が実施され、調整が完了しているから、基本方針Ⅱの1に適合している。

(イ) 既存の施設等の構造等に支障が生じるおそれがある場合の措置（基本方針Ⅱの2）

基本方針においては、事業者は、大深度法12条に基づく事業間調整の手續により、工事の実施等について他の事業者から調整の申出があった場合には、協議会を活用して調整に努め、適切な処理を講じなければならないとされている。

前記のとおり、本件申請に係る事業については、大深度法12条に基づく事業間調整の手續が行われ、協議会を活用して調整が完了しているから、基本方針Ⅱの2に適合している。

ウ 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（基本方針Ⅲ）

(ア) 安全の確保（基本方針Ⅲの1）

A 基本方針の内容

基本方針においては、火災・爆発、地震、浸水、停電、救急・救助活動、犯罪防止等の安全上の課題となる主な災害について、概要以下のとおり、安全対策の考え方と講ずべき措置が定められている。

(A) 火災・爆発

火災は、出火、延焼等の段階を経て重大な災害に進展していくことが懸念されるため、施設の不燃化や可燃物の減少等により火災の発生を極力抑える対策とともに、火災の初期の段階において適切な対策を実施することにより、既存の施設と同様に特に人的被害の防止を目指すなど、施設ごとに用途、深度、規模等を踏まえ、施設・設備面及び管理・運用面の安全対策を確立することが必要である。

(B) 地震

大深度地下は、地上及び浅深度地下よりも地震動による影響を受けにくい特徴を有しており、地震による被害は、主に地上等との接続部分で発生することが懸念されるため、これを念頭に置いた施設の設計を行う必要がある。活断層上への施設の設置については、極力避けるべきである。なお、空気、水、エネルギーの供給ライン等への被害による施設機能の低下については、各種設備の耐震化、非常用設備の設置等の対策により信頼性の向上を図ることが必要である。

(C) 浸水

地下施設においては重力に逆らった地上への排水が必要となるため、浸水被害への対策を十分に行う必要がある。集中豪雨、洪水等による地上からの水の流入に加え、大深度地下は地下水圧が高いため、施設の破損等が生じた場合には施設内へ漏水する可能性が高いことを考慮し、止水施設の設置、十分な容量の排水設備の設置等の地上からの水の流入に対する浸水の防止、施設内への漏水に対する止水性（水密性）の向上が必要である。浸水の可能性が高い場合又は浸水が起こった場合に、利用者への情報伝達及び避難誘導が迅速に行えるよう非常用設備の設置等の対策を講ずる必要がある。

(D) 停電

地下施設は移動手段、照明、空間設備等に電力が供給されることによって成り立つ人工空間であるため、特に一般有人施設において、停電は種々の設備の停止やこれに伴うパニックの発生等の重大な事態につながるおそれがあることから、複数系統の受配電システムの形成、十分な容量と稼働時間を持つ非常用電源の設置、これらの設備の耐震化、浸水対策等により信頼性の向上を図る必要がある。

(E) 救急・救助活動

大深度地下の施設については出入口が限定されるとともに、上下方向の移動距離が長くなることから、搬送手段の確保等円滑な救急・救助活動が確保できるよう、施設面の対策、救急センターの位置表示等の情報提供、関係者の協力体制の構築といった管理面の対策を講ずる必要がある。

(F) 犯罪防止

犯罪発生を事前に防止できるよう明るく見通しの良い空間設計に努めるとともに、防犯カメラの設置、警備員の巡回等の監視体制の充実及び通信手段の確保が効果的である。また、施設の重要度に応じて、大深度地下施設へのアクセスポイントにおける出入監視・管理の実施等を行う必要がある。

(G) その他

地下施設については、閉塞感、圧迫感、迷路性、外部眺望や自然光の不足等に起因する漠然とした不安感は、快適さに関する心理的な悪影響のみならず、災害時のパニックの遠因となることも懸念される。この対策として、安全性に対する平常時の利用者への周知と併せて、地下空間についてのデザインを工夫することが必要である。

B 「(別添書類第6号) 事業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」(別添書類(安全確保・環境保全))の記載内容

本件鉄道会社は、本件申請時に提出した別添書類(安全確保・環境保全)において、「鉄道に関する技術上の基準を定める省令」(平成13年国土交通省令第151号。以下「鉄道技術基準省令」という。)、
「特殊鉄道に関する技術上の基準を定める告示」(平成13年国土交通省告示第1785号。以下「技術基準告示」という。)、
「鉄道に関する技術上の基準を定める省令等の解釈基準」(平成14年3月8日付け国鉄技第157号鉄道局長通達別冊1。以下「鉄道技術基準省令解釈基準」という。)及び「鉄道に関する技術上の基準を定める省令等の解釈基準の一部改正等について」(平成19年2月26日付け国鉄技第78号鉄道局長通達)を基本としつつ、本件機構が設置した防災に関わる有識者等で構成する「中央リニア調査有識者委員会」において基本的な方針が確認され、平成25年に公益財団法人鉄道総合技術研究所が設置した防災に関わる有識者等で構成する「大深度地下鉄道トンネル防災委員会」において整理された対応方針(「大深度地下鉄道トンネル防災委員会報告書」)に基づき、基本方針Ⅲに係る事項について講じる対策を、後記(A)から(G)までのとおり記載している。

(A) 火災・爆発について

a 施設の不燃化、可燃物の減少等の火災・爆発発生防止

鉄道技術基準省令及び鉄道技術基準省令解釈基準に基づき、車

両及び地上設備は、不燃化及び難燃化を実施し、車両内の電気設備は、絶縁破壊等による火災のおそれのないもの及び過熱焼損のおそれのないものとする。また、超電導リニア特有の地上設備である地上コイルは、技術基準告示に基づき、火災のおそれのないものとする。

超電導リニアの台車には、可燃物である支持輪タイヤを搭載するが、火災検知装置や消火ノズルの設置により対策を実施することとし、その対策の妥当性については、「中央リニア調査有識者委員会」において確認されている。また、乗客による可燃物の持込みの抑制を実施する。

b 火災の覚知及び火煙の対策

車両内で発生した火災を早期に発見するため、非常通報装置及び台車等の異常を検知可能な装置の設置をする。また、軌道空間にカメラ等を設置し、トンネル内の状況の確認を可能にする。収集した情報は、指令において一元管理し、指令から関係者への迅速な情報提供体制を構築する。乗客へは、乗務員による車両内の放送設備等により、適宜情報提供を行い、不安感による混乱を防止する。

火災が発生した際には、鉄道技術基準省令解釈基準に基づき車両内に設置された消火器により、乗務員が初期消火を行い、同時に乗客の避難誘導を実施する。乗客を避難誘導した後、火災車両の貫通扉及び車端部に設ける仕切戸の締切処理をすることにより、延焼及び煙の流入を防止する。

c 利用者等の避難

列車火災発生時、万一大深度地下トンネル内で停止した場合、乗客は、乗務員の指示の下、トンネルの軌道空間から下部空間の安全な避難通路へ避難し、最寄りの非常口まで移動し、エレベーターや階段を使用して地上へ避難する。

d 円滑な消防活動の実施

トンネル内には、鉄道技術基準省令及び鉄道技術基準省令解釈基準に基づき、連結送水管等を設置し、円滑な消防活動に寄与する。列車火災等を覚知した際は、指令は、消防機関等へ通報し、消防隊は、避難者との交錯を回避するため、下部空間の避難通路

以外の空間を移動し、消防活動及び消火活動を行う。

e 火災時の設備等の作動等

トンネル内における火災、事故に備え、その機能を十分発揮できるように、鉄道技術基準省令及び鉄道技術基準省令解釈基準に基づき、非常用設備の点検、保守を実施する。運営に当たっては、鉄道技術基準省令解釈基準に基づき、関係機関との協議を踏まえて火災発生時の対応等に関するマニュアルを整備することにより、関係者間で協力し、円滑に対応する。

f 火災・爆発の施設周辺への影響防止

車両及び地上設備の火災・爆発を防止するために、前記のとおり、不燃化・難燃化を実施する。周辺環境を考慮し、非常口の排気口の配置等についても考慮する。

g 複合施設での火災対策

本件事業の大深度地下使用空間は、全線が線的施設であり点的施設と線的施設又は点的施設同士の複合施設はない。

(B) 地震について

a 地震を念頭に置いた接続部分等での対策

予想される地震に対して安全を確保することを目的とし、トンネルと非常口との接続部については、「大深度地下鉄道トンネル防災委員会」における有識者の見解に基づき、「大深度地下使用技術指針・同解説」、「鉄道構造物等設計標準・同解説 シールドトンネル」及び「鉄道構造物等設計標準・同解説 耐震設計」により耐震検討を行い、接続部にかかる外力や変位に対して、十分な耐力及び追従性を有することを確認した上で、必要により適切なセグメント及び継手を用いる対策を講じる。

b 活断層への配慮・対策

本件事業区域と交差する可能性がある活断層について、交差部周辺において、本件鉄道会社の実施したボーリングデータ及び公的機関より収集したボーリングデータを用いて検討した結果、年代の古い地層に断層活動に伴うずれや変形が認められないことが確認できたため、これらの断層は事業区域周辺には達していないと判断する。このため、本件事業区域では、活断層が構造物に作用する影響に対しては、特段の配慮をしない。

なお、地震が発生した際に列車を早期に減速、停止させるシステムとして、東海道新幹線で実績のある早期地震警報システムを導入する。

c 空気、水、エネルギーの供給ライン等への対策

避難、消防活動等に係る通路誘導灯などの避難誘導設備、換気・排煙設備、配電設備及び連結送水管等の各種設備については、耐震化を図るとともに、設備を設置する非常口及びトンネルは、「鉄道構造物等設計標準・同解説 開削トンネル」、「鉄道構造物等設計標準・同解説 シールドトンネル」及び「鉄道構造物等設計標準・同解説 耐震設計」に準拠し、構造物本体の耐震性を確保する。

また、非常口横に併設する本線及び換気施設の関連設備を置く設備棟については、官庁施設の総合耐震計画基準等を参考として、必要な対策を行い、設備の地震に対する安全性を確保する。

さらに、後記（D）において示す広域受電方式により、地震時の非常用電源を確保する。

これらの対策により、地震時において供給ライン等の施設機能が十分機能するようにする。

（C）浸水について

a 浸水対策及び漏水への止水対策

トンネル内への浸水や漏水防止を目的とし、「鉄道構造物等設計標準・同解説 シールドトンネル」に準拠し、想定される水圧に対して十分な止水性を有するセグメント継手部の止水シール材等の防水工を設置する。

非常口等の地表部の開口部においては、高潮、津波、豪雨、河川氾濫等による浸水を防止する対策として、国や市町村等が定めたハザードマップにおいて想定される浸水深に対し、防水扉等の対策を実施する。ハザードマップが未作成の地域については、過去の浸水実績等の調査を行い、浸水被害を想定し、必要に応じて浸水を防止する対策を実施する。

トンネル内においては火災時の消火水を排水する必要がある、本件事業区域の状況に見合った排水能力を有する排水設備を設置する。停電時の電源については、後記（D）において示す広域

受電方式により、信頼性の高いものを確保する。

b 浸水や漏水に対する情報伝達及び避難誘導

行政からの避難指示等が発令された場合は、速やかに運転規制や浸水の危険のない区間へ列車の待避を行うとともに、乗客の避難誘導を行う。また、異常時の対応が円滑に行われるように、マニュアルの整備と、それに基づく教育・訓練を実施する。

その他、浸水の早期発見及び浸水時における情報伝達を迅速かつ確実に行うため、指令では、鉄道技術基準省令及び鉄道技術基準省令解釈基準に基づき設置する通報設備等を活用し、情報収集のほか、浸水時の通報・警報、情報提供、避難誘導の指示等を実施する。

(D) 停電について

中央新幹線のき電用変電所（以下「変電所」という。）は、電力会社の基幹変電所から、信頼度の高い154キロボルトの送電線により2回線で受電するほか、変電所間を2回線の配電線で接続させることにより、隣接の変電所からも電源を供給できる構成とする。これにより、1か所の変電所が停電した場合でも、隣接する変電所より電源の供給が可能となる。

また、大深度地下使用区間においては、万が一広域的な災害が発生し、隣接する2か所の変電所が同時に停電した場合であっても、広域受電方式により、更に遠方の変電所から電源を供給することで、避難に最低限必要な設備に対する電源を確保する。

なお、車両には避難時間以上の稼働時間の容量を持つバッテリーを搭載し、非常灯等の異常時に必要となる設備の電源を確保するが、列車の運行ができないような広域的な災害が発生した場合には、車外避難することを基本とする。

(E) 救急・救助活動について

救急・救助活動は、上記（A）の考え方を基本とし、上記（A）の対策のために設置した設備は、監視、通報、避難誘導、消防隊の進入等、救急・救助活動にも寄与する。

また、災害状況確認や情報提供、協力体制の構築については、鉄道技術基準省令解釈基準に基づき、消防機関との協議を行い、マニュアルの作成や係員への教育・訓練、消防活動上有効な情報の消防

機関への提供等を実施する。非常用設備の点検についても、鉄道技術基準省令解釈基準に基づき、動作確認等を実施する。

(F) 犯罪防止について

非常口の地上部等のトンネル内へのアクセスポイントには、出入監視・管理を実施し、犯罪に及ぶ侵入を未然に防止する。

列車内は乗務員による車内巡回、車両内の必要な箇所への車内カメラの設置等を行うほか、各車両には通報設備や非常ブザーを設置し、犯罪を防止する。

(G) 不安感の解消について

避難者の不安感の払拭のため、トンネル内の避難通路に照明を設けるほか、避難設備の概要や避難通路が安全な空間であることについて、避難者への適切な情報提供を実施する。また、下部空間の避難通路には、通路を拡幅した一時待避スペースを設けることにより、圧迫感を解消する。そのほか、乗務員等による適切な避難誘導が実施されるように、マニュアルの作成や教育・訓練を実施して、避難者の不安感の解消に努める。

C 基本方針Ⅲの1の適合性

基本方針Ⅲの1への適合性の判断に当たっては、大深度地下において想定される災害等の態様、これを回避又は低減するための別添書類（安全確保・環境保全）に記載された措置の実効性等諸般の事情を考慮する必要がある、その性質上、高度に政策的な判断や専門技術的な判断が求められることになるから、その判断は、これらに精通する国土交通大臣（処分庁）の合理的な裁量に委ねられているというべきである。したがって、上記基本方針への適合性の判断について、重要な事実の基礎を欠き又は社会通念に照らし著しく妥当性を欠くなど、裁量権の範囲を逸脱し又はこれを濫用したものと認められる場合でない限り、当該判断を前提とする本件使用認可が違法であるとはいえない。

大深度地下鉄道トンネル防災委員会は、安全確保指針において要求される安全水準について、本件鉄道会社が検討した安全・防災対策等を基に検討を行い、平成26年3月にその成果を大深度地下鉄道トンネル防災委員会報告書に取りまとめているところ、同報告書においては、安全確保指針の「火災・爆発」及び「救急・救助活動」において示された講ずべき措置についての対応方針が整理されるとともに、「地

震」、「浸水」、「停電」への基本的な対応方針が検討されており、同委員会で確認した施設・設備等を前提とすることにより、大深度地下鉄道トンネルの安全水準及び大深度法に基づき求められる安全確保指針の安全水準は、確保できるものと考えたとされている。

そして、本件申請を受けた処分庁は、本件申請時の別添書類（安全確保・環境保全）に記載された上記Bの（A）から（G）までの対策は、基本方針Ⅲの1記載の各事項について事業者が留意すべき事項を示した安全確保指針（上記（2）のウの（ア））に基づく、安全上の課題についての具体的な措置であり、安全の確保に配慮しているものと認められるとしている。また、処分庁は、事業計画のうち安全の確保に係る部分は、大深度地下鉄道トンネル防災委員会報告書記載の対応方針に沿ったものとなっていることを確認したとしている。

本件鉄道会社が検討した安全・防災対策等及び処分庁による確認について、不合理というべき点は見当たらず、本件申請に係る事業は、基本方針Ⅲの1に適合しているとした処分庁の判断については、重要な事実の基礎を欠き又は社会通念に照らし著しく妥当性を欠くなどとは認め難く、裁量権の範囲を逸脱し又はこれを濫用したものとは認められない。

（イ）環境の保全（基本方針Ⅲの2）

A 基本方針の内容

基本方針においては、大深度地下を使用する事業については、騒音、振動、景観、動植物等に関して、地上・浅深度地下と比較して環境影響が小さくなる利点がある一方、地下水位・水圧の低下、地盤沈下等に特に配慮すべきであり、概要以下のとおりである基本方針Ⅲの2の（1）から（5）までを踏まえて、環境影響評価法等に基づく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が必要であるとされている。

基本方針Ⅲの2「（1）地下水」では、地下水位・水圧への低下を抑える必要があり、そ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であるとともに、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、シミュレーション等事前に対策を行う必要があり、地下水の汚染を防止するため、地

下水への影響の少ない工法の採用を検討すること等が必要であるとされている。「(2) 施設設置による地盤変位」では、地盤を変形・変位させないような慎重な施工を行うことが必要であり、施設については、長寿命化を図り、施設の強度低下や損傷による地盤変位の発生を防止することが必要であるとされている。「(3) 化学反応」では、大深度地下に存在する還元性を示す地層は、酸素に触れることにより酸化反応を起こし、地下水の強酸性化、有害なガスの発生、地盤の発熱や強度低下を生じるおそれがあるため、事前に地層に対する調査を行い、慎重に対応する必要があるとされている。「(4) 掘削土の処理」では、施設の建設により発生する掘削土については、泥水シールド工法等で発生する汚泥等の適正な処理を行うとともに、盛土材料、埋戻材料として再資源化を図るなど、環境への影響が著しいものとならないようにすることが必要であるとされている。「(5) その他」では、地上との接続箇所が限定されることに伴う施設の換気等の問題については、有害ガスの早期検出、除去を行う等慎重に対策を実施する等の配慮が必要であるとされ、交通機関等の大深度地下の使用については、長期的な振動等が人体に与える影響を含め環境への影響につき厳正な審査を行うなどとされている。

B 別添書類（安全確保・環境保全）の記載内容

本件鉄道会社は、別添書類（安全確保・環境保全）において、上記（2）のキのとおり、環境影響評価を実施し、環境保全指針に示された環境保全のための検討項目についても、影響及び環境保全のための措置の検討を行っているとして、各検討項目について以下のとおり記載している。

(A) 地下水

本件事業では、シールドトンネル部は、トンネル構造の密閉性が高く、地下水への影響が少ないシールド工法により設置する。シールドトンネルの止水性については、技術進歩により、ほとんど漏水がないシールドトンネルが数多く施工されていることから、シールドトンネル内の漏水はほとんど生じない。シールドトンネルの標準的な断面の直径は約14メートルであり、これまでの文献及びボーリングによる地質調査結果から想定される帯水層の広がりに対して十分に小さい。

また、地下駅等についても、止水性の高い地中連続壁等を設けることから、設置完了時も、漏水又はこれによる地下水の水位低下はほとんど生じない。浸透流解析の結果からも、その影響範囲は鉄道施設周辺においてごく限定的で、圧密沈下もほとんど生じない。

さらに、予測される地下水位の低下量は小さく、水圧の低下もほとんど生じず、その範囲も鉄道施設周辺においてごく限定的であるため、地下水位・水圧低下による井戸等の取水障害への影響はないと考える。

そして、シールドトンネルの施工では、密閉式のシールドにより掘削した直後にセグメントで露出した地盤を覆うため、地盤及び地下水が長期に直接空気に触れることはないことから、地盤及び地下水が酸性化することはないと考えるが、環境保全措置として地下水の継続的な監視を実施する。地盤凝固材を使用する場合には、その使用を極力少なくするように努めるとともに、国等の指針に基づき施工し、地下水の水質の監視を行う。

したがって、地下水位・水圧低下による地盤沈下や取水障害への影響、地下水の流動阻害による影響、地下水の水質への影響はなく、本件鉄道会社の実行可能な範囲内で環境影響をできる限り回避又は低減していると評価する。

なお、事後調査は実施しないが、地下駅、変電所及び非常口（都市部）付近の地点において、地下水位の観測を実施する。また、地盤凝固材を使用する場合には、地下水の水質の監視を行うほか、地下駅等付近の地点において、地下水の水質の観測を実施する。

（B）施設設置による地盤変位

調査及び影響の検討の結果、トンネル施工による既設構造物に与える影響は、問題となるものではないと考えられ、特段の措置を講じない。トンネル施工による地盤変位の影響については、有識者に、解析箇所、解析方法、解析範囲及び解析結果の妥当性を確認している。

なお、事後調査は実施しないが、変位計測を実施する。

（C）化学反応

シールドトンネルの施工では、密閉式のシールドにより掘削した直後にセグメントで露出した地盤を覆い、地下駅等の施工において

も、止水性の高い地中連続壁等で地下水を止水した後に掘削するため、地盤及び地下水が長期に直接空気に触れることはない。そのため、設置完了後も含めて、地盤及び地下水が酸性化することはなく、化学反応による地盤の発熱及び強度低下のほか有害ガスは生じないと考えられるから、環境保全措置の検討は行わない。

天然ガスの発生に対しては、環境保全措置として、労働安全衛生規則に定められる措置を採るほか、天然ガスに関する危険度のランクや発生ガスの濃度に応じて、必要な災害発生防止対策や、作業規制等の異常時対応を実施する。

このことから、本件鉄道会社の実行可能な範囲内で環境影響をできる限り回避又は低減していると評価する。なお、事後調査は実施しない。

(D) 掘削土の処理

工事の実施により建設副産物が発生することから、事業者の実行可能な範囲内で環境影響をできる限り回避又は低減することを目的として、環境保全措置の検討を行った。建設発生土はできる限り再利用に努めるとともに、建設汚泥は脱水処理により発生の抑制・減量化を行う。また、建設発生土を有効利用する事業者に対して土壌汚染等に関する情報提供を図り、利用先での適切な取扱いが進められるよう努める。再利用できないものについては、関係法令等を遵守し、適正に処理・処分を行う。

このことから、本件鉄道会社の実行可能な範囲内で環境影響をできる限り回避又は低減していると評価する。

さらに、本件事業に起因する汚染土壌の拡散を未然に防止するため、トンネル工事等に伴う発生土について、資料等調査などの結果に基づき、以後の段階で詳しく調査をすべき地質の絞り込みを行い、汚染のおそれがある場合には、発生土に含まれる重金属等の定期的な調査を実施する。

汚染のおそれのある土壌については、拡散を防止するため、土壌汚染の可能性がある地域においては重金属等の定期的な調査を行い、汚染のおそれのある土壌が確認された場合には、土壌を選別して対象物質の種類や含有状況等に合わせた現場管理を行うとともに、関連法令等に基づき処理・処分を行い、拡散を防止する。

事業の実施に当たっては、要措置区域等外の工事であっても、工事中に刺激臭、悪臭又は異常な色を呈した土壌や地下水を確認し、汚染のおそれのある土壌が確認された場合には、運搬及び処理に当たり、土壌汚染対策法の規定に準じて適切な取扱いを行う。

なお、事後調査は実施しないが、掘削土等の発生量や活用量等については、実績の把握を行う。

(E) その他

施設の換気等については、誘導集電装置の採用により列車の車両から排気ガスが発生せず、換気施設等からの大気汚染物質の排出による影響が生じる可能性がないため、検討項目に選定していない。

騒音については、環境保全措置として、「環境対策型換気施設の採用」、「消音装置の設置」、「換気ダクトの曲がり部の設置」及び「換気施設の点検・整備による性能維持」を実施する。また、環境対策型換気施設の詳細な設計時には、主な騒音源の騒音値を踏まえ設備を覆うコンクリートの厚さを検討する。これらの確実な実施により、鉄道施設（換気施設）の供用に係る騒音の環境影響について低減が図られているものと評価する。また、騒音レベルの予測結果は、基準又は目標との整合が図られていると評価する。なお、事後調査は実施しないが、各換気施設の周辺の地点において、測定を行う。

振動については、環境保全措置として、「環境対策型換気施設の採用」、「防振装置の設置」及び「換気施設の点検・整備による性能維持」を確実に実施することから、鉄道施設（換気施設）の供用に係る振動の環境影響について低減が図られているものと評価する。また、振動の予測結果は、基準又は目標との整合が図られていると評価する。なお、事後調査は実施しないが、各換気施設の周辺の地点において、測定を行う。

低周波音については、環境保全措置として、「環境対策型換気施設の採用」、「消音装置の設置」及び「換気施設の点検・整備による性能維持」を確実に実施することから、鉄道施設（換気施設）の供用に係る低周波音の環境影響について低減が図られているものと評価する。また、鉄道施設（換気施設）の供用による低周波音は、参考値との整合が図られていると評価する。なお、事後調査は実施しないが、各換気施設の周辺の地点において、測定を行う。

微気圧波については、環境保全措置として、「多孔板の設置」及び「多孔板の維持管理」を確実に実施することから、列車の走行に係る非常口（都市部）及び地下駅から発生する微気圧波の環境影響について低減が図られているものと評価する。また、非常口（都市部）及び地下駅から発生する微気圧波の評価結果は、基準値との整合が図られることを確認した。なお、事後調査は実施しないが、各非常口周辺の学校、住居等に配慮した地点において、測定を行う。

C 基本方針Ⅲの２の適合性

基本方針Ⅲの２への適合性の判断に当たっては、本件事業の内容及び施工方法、環境影響評価の結果、環境への影響を回避又は低減するための別添書類（安全確保・環境保全）に記載された措置の実効性等諸般の事情を考慮する必要がある、その性質上、高度に政策的な判断や専門技術的な判断が求められることになるから、その判断は、これらに精通する国土交通大臣（処分庁）の合理的な裁量に委ねられているというべきである。したがって、上記基本方針への適合性の判断について、重要な事実の基礎を欠き又は社会通念に照らし著しく妥当性を欠くなど、裁量権の範囲を逸脱し又はこれを濫用したものと認められる場合でない限り、当該判断を前提とする本件使用認可が違法であるとはいえない。

本件申請を受けた処分庁は、上記（２）のシのとおり、本件聴取において、専門的学識経験者である教授等は、本件事業の事業計画による地下水及び地盤変位への影響について、本件鉄道会社の実施した調査、予測及び評価はいずれも妥当であるとの意見であることを確認している。

また、本件聴取において、留意点として、本件鉄道会社は、工事中及び工事完成後も一定期間、観測を行い、モニタリング結果に基づき適切に測定期間を設定することにより、影響把握を行うことに留意することが重要であるとの指摘があった（上記（２）のシの（エ））。この点について、本件鉄道会社は、第８回首都圏大深度地下使用協議会及び第６回中部圏大深度地下使用協議会（上記第１の２の（９））において、工事の実施段階においても、環境影響評価書に記載したとおり、現地状況などに応じた環境保全措置を確実に実施するとともに、念のため、工事による影響がないことを確認するため、シールド工事区間

の地表面の変位等や公共用の井戸等における水位の測定を行う予定であるとともに、これらの測定結果は本件事業区域内の住民に適時知らせると述べており（各議事録）、処分庁は、かかる事業者の方針も確認し、申請に係る事業の事業計画については、基本方針や基本方針Ⅲの2記載の各事項について具体的な指針を定めた環境保全指針の内容に従い、環境の保全に配慮したものとなっているものと認められるとしている。

本件鉄道会社が実施した環境影響評価、本件鉄道会社の検討した環境への影響及び環境保全のための措置並びに処分庁による確認について、不合理というべき点は見当たらず、本件申請に係る事業は、基本方針Ⅲの2に適合しているとした処分庁の判断については、重要な事実の基礎を欠き又は社会通念に照らし著しく妥当性を欠くなどとは認め難く、裁量権の範囲を逸脱し又はこれを濫用したものとは認められない。

（ウ）基本方針Ⅲのその余の事項等

上記（2）のイのとおり、基本方針Ⅲには、上記（ア）及び（イ）に述べたところのほか、「3 バリアフリー化の推進・アメニティーの向上」として、バリアフリー化の推進及びアメニティーの向上という項目、「4 安全・環境情報等の収集・活用」という項目、「5 その他大深度地下の公共的使用に際し配慮すべき事項」として文化財の保護及び国公有財産への影響という項目がそれぞれ掲げられているところ、このうち、「4 安全・環境情報等の収集・活用」の項目については、安全確保指針及び環境保全指針において更に述べられている（上記（2）のウ）。これらの項目に係る事項に関し、上記（ア）及び（イ）に述べたところのほか、本件申請の添付書類（「（別添書類第11号）配慮事項に係る措置を記載した書類」）によれば、本件申請に係る事業は、これらの項目に適合していると認められる。なお、上記（2）のイのとおり、基本方針の「Ⅳ その他大深度地下の公共的使用に関する重要事項」においては、技術開発の推進及び大深度地下利用に関する情報収集・公表という項目が掲げられているところ、これらの項目に係る事項は、その内容に照らし、国又は地方公共団体が負う責務等について述べたものであると認められ、大深度法16条5号の要件に係る審査に直接には関連しないものと解される。

エ 小括

したがって、本件申請に係る事業について、本件事業の事業計画は基本方針に適合するものであるから、本件申請に係る事業は、大深度法16条5号の要件に該当する。

(8) 大深度法16条6号について

大深度法16条6号は、使用の認可の要件として、事業により設置する施設等が、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を掲げている。

ア 本件鉄道会社は、本件申請に係る申請書の別添書類第5号として、施設等の耐力の計算方法を明らかにした書類（以下「別添書類（耐力計算）」という。）を提出している。本件鉄道会社は、大深度法、大深度法施行令、平成13年国土交通省告示第292号から第295号までに加えて、「大深度地下使用技術指針・同解説」（以下「使用技術指針」という。）、「トンネル標準示方書〔シールド工法編〕・同解説」、「鉄道構造物等設計標準・同解説 シールドトンネル」、「鉄道構造物等設計標準・同解説 開削トンネル」及び「鉄道構造物等設計標準・同解説 コンクリート構造物」の基準に基づき設置する施設に作用する荷重を算定し、また、使用技術指針を踏まえて、シールドトンネルの設計手法の検討を行うことを目的とする有識者の委員会を立ち上げ、「中央新幹線 大深度地下シールドトンネル技術検討委員会報告書」及び「中央新幹線 大深度地下シールドトンネル他設計施工の手引き」を定めた。

本件鉄道会社は、平成13年国土交通省告示第292号及び第295号に基づき、通常の建築物の建築により作用する荷重、土圧及び水压を合計し、地盤反力を考慮して、設置する施設の頂面において作用する荷重に対する必要な耐力が最も大きくなる断面を特定した上、各断面において、シールドトンネルのセグメントを構成する各部材に発生する応力（以下「発生応力」という。）を算定したところ、各部材の発生応力は、全てその部材の許容応力度の範囲内であり、十分な耐力を有することを確認したとして、本件申請をしている（別添書類（耐力計算））。

そして、本件申請を受けた処分庁は、本件鉄道会社による確認方法が、大深度法、大深度法施行令、国土交通省告示等の内容に従ったものになっていることを検証し、申請に係る事業により設置する施設等が、法令上必

要とされる耐力を有していることを確認したとしている。

イ 本件鉄道会社による確認方法及び処分庁による検証について、不合理というべき点は見当たらないから、本件申請に係る事業について、事業により設置する施設等が、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り、本件申請に係る事業は、大深度法16条6号の要件に該当する。

(9) 大深度法16条7号について

大深度法16条7号は、使用の認可の要件として、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を掲げている。

本件申請に係る申請書の「(別添書類第4号) 物件に関する調書」(大深度法13条に基づく調書)によれば、本件鉄道会社は、平成27年11月から平成30年1月にかけて、本件事業区域に係る土地及び建物の所有者又は管理者に対して、本件事業区域内の物件の有無について、訪問、郵送、電話等により調査を実施し、その結果、本件事業区域に5件の井戸があることを確認し、各井戸について、移転・新設に係る見積りの額を算出しているから、処分庁が、事業区域にある井戸その他の物件の移転又は除却が困難又は不適當でないと認められる旨判断したことについて、不合理というべき点は見当たらない。

したがって、本件申請に係る事業について、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ものの、その移転又は除却が困難又は不適當でないと認められ、大深度法16条7号の要件に該当する。

(10) 小括

上記(2)から(9)までによれば、本件申請に係る事業は、大深度法16条各号の要件の全てに該当するため、国土交通大臣による本件使用認可について、違法又は不当であるとは認められないというべきである。

3 審査請求人の主張について

(1) 本件使用認可の違法性について

ア 大深度法16条1号について

審査請求人は、中央新幹線は、浮上式鉄道であるから、相互乗り入れ等全国的な幹線鉄道網を形成するに足るものといえない等とし、新幹線整備法の目的(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

済の発展及び国民生活領域の拡大並びに地域の振興に資すること）に沿ったものではないからその適用対象でもないし、一般の需要が認められないから大深度法4条4号に該当しない結果、大深度法16条1号の要件を充足していないと主張する。

しかしながら、新幹線鉄道とは、その主たる区間を列車が200キロメートル毎時以上の高速度で走行できる幹線鉄道をいい(新幹線整備法2条)、新幹線鉄道の路線は、全国的な幹線鉄道網を形成するに足るものであるとともに、全国の中核都市を有機的かつ効率的に連結するものとされているところ(新幹線整備法3条)、中央新幹線は、最高設計速度が505キロメートル毎時であり(整備計画)、東京、名古屋及び大阪という日本の中核都市を連結するものであることに加え、相互乗り入れが可能であることが全国的な幹線鉄道網の形成の観点から不可欠のものと解すべき根拠も見当たらないから、新幹線整備法の適用対象でないとは認められない。

また、大深度法4条4号の「一般の需要に応ずる」ものとは、特定の他人の需要に応ずるものではなく、不特定多数の需要に応ずるものを意味するところ(「詳解 大深度地下使用法」)、中央新幹線は、不特定多数の一般旅客等の運送を行うものであり、「一般の需要に応ずる」ものに該当することは明らかである。審査請求人の旅客数の増加が見込めないために一般の需要がないという主張は、同号の規定についての独自の解釈に依拠するものというべきである。

したがって、大深度法16条1号の要件を充足していないとの審査請求人の主張は、採用することができない。

イ 大深度法16条2号について

審査請求人は、大深度地下の特定に当たり、ボーリング調査等の実測調査が不十分であること等から、大深度法16条2号の要件を充足していないと主張する。

しかしながら、本件鉄道会社は、上記2の(4)のイのと通りの過程を経て大深度地下を特定しており、その調査の手法及び調査密度等の妥当性、地盤調査結果からの支持地盤の特定方法及び周辺建築物等の支持地盤の確認方法の妥当性並びに大深度地下の深さの特定における安全幅の考え方の妥当性については、本件聴取においても妥当であると評価されている(上記2の(2)のシの(ア))。この点について、審査請求人は、本件聴取に出席した専門家である教授等は、公平中立な第三者ではないと主張するも

の、教授等は、当該分野における専門的知見を有する者として、学識経験に基づき客観的立場から意見を述べたものであり、審査請求人が指摘するところを踏まえて一件記録を参照しても、本件聴取に係る手続や意見形成の過程において、公平性・中立性が損なわれ、又は本件聴取における意見の信用性が減殺されるような具体的な事情が存在したとは認められない。

したがって、大深度法１６条２号の要件を充足していないとの審査請求人の主張は、採用することができない。

ウ 大深度法１６条３号について

審査請求人は、本件事業をその一部とする中央新幹線の整備の意義に関する小委員会答申の判断の誤り等を指摘して、本件事業には公益性がなく、大深度法１６条３号の要件を充足していないと主張する。

しかしながら、上記の点に関する小委員会答申及び国土形成計画（全国計画）の判断につき不合理と認められる事情は見当たらず、本件事業が公益目的に合致した事業でありその遂行の必要性があるとした処分庁の判断につき不合理と認められる事情も見当たらないことは、上記２の（５）のアに述べたとおりである。

この点に関し、審査請求人は、地震によって中央新幹線に重大な被害が発生する可能性もあり、二重系化で災害リスクに対する機能が強化されるとはいえないことや、トンネル工事に伴い、騒音や振動等による居住環境等への影響が全地域にわたって発生する可能性があることを指摘するが、本件申請に係る事業における安全の確保や環境の保全に関する事項については、後に述べる大深度法１６条５号の要件の該当性の判断における事情に含まれるものとして、別に考慮されている。

また、審査請求人は、中央新幹線に関し、電力消費量が膨大で、原子力発電が必要になりかねないと主張するが、原子力発電の要否等については、本件事業に係る大深度地下の使用の認可とは別途検討されるべきことである。

審査請求人は、大深度トンネルは、事業の廃止等の後、何にでも転用できてしまうと主張するが、大深度地下の使用の認可に基づく権利の譲渡については、国土交通大臣の承認が必要とされており（大深度法２８条）、仮に、事業が廃止になった（大深度法３０条）後に別の事業者が当該トンネルを使用しようとする場合には、改めて当該事業者が大深度地下の使用の認可申請を行う必要があるから、審査請求人の上記の指摘は当たらない。

審査請求人は、中央新幹線のルートについてどのようなことが考慮されたのか不明であると主張するが、上記２の（５）のイのとおり、処分庁が本件事業の路線の位置について、超電導リニア方式の技術的制約条件、地形・地質等の制約条件、生活・自然環境等に配慮して選定されたものと判断したことにつき、不合理と認められる事情は見当たらない。

上記２の（５）のとおり、大深度法１６条３号該当性の判断は、国土交通大臣（処分庁）の合理的な裁量に委ねられているところ、審査請求人が主張するところを踏まえて一件記録を参照しても、他に、本件申請に係る事業が大深度法１６条３号の要件に該当するとした処分庁の判断について、重要な事実の基礎を欠き又は社会通念に照らし著しく妥当性を欠くなどというべき事情の存在は認められない。

したがって、大深度法１６条３号の要件を充足していないとの審査請求人の主張は、採用することができない。

エ 大深度法１６条４号について

審査請求人は、本件鉄道会社には本件事業を遂行する能力等がないと主張する。

大深度法１６条４号の「能力」とは、法的な観点、資金面及び組織・人員の観点等から判断されるべきものであるとされている（「詳解 大深度地下使用法」）。

この点に関し、本件鉄道会社は、本件事業の遂行の法的な前提となる所要の他の認可等を受けており、小委員会答申の内容にも照らすと、その技術的能力、財務的能力、組織体制等の事情について、本件事業に係る事業者としての適合性が認められることは、上記２の（６）に述べたとおりである。

なお、工事に大幅な遅れが出ており、債務残高が想定より増加するから、経営の安定性を維持しながら事業を遂行することが可能とはいえないとの主張や、本件事業の工事開始後に事故が発生しているとの主張は、本件使用認可後の事情を主張するものであり、本件使用認可の適法性を左右するものではない。

上記２の（６）のとおり、大深度法１６条４号該当性の判断は、国土交通大臣（処分庁）の合理的な裁量に委ねられているところ、審査請求人が主張するところを踏まえて一件記録を参照しても、他に、本件申請に係る事業が大深度法１６条４号の要件に該当するとした処分庁の判断について、

重要な事実の基礎を欠き又は社会通念に照らし著しく妥当性を欠くなどというべき事情の存在は認められない。

したがって、大深度法 16 条 4 号の要件を充足していないとの審査請求人の主張は、採用することができない。

オ 大深度法 16 条 5 号について

審査請求人は、本件申請に係る事業は、基本方針への適合に係る大深度法 16 条 5 号の要件を充足していないと主張する。

(ア) 基本方針Ⅰの 2（事業の円滑な遂行のための方策）について

審査請求人は、住民に対する周知の措置が不十分であると主張するが、本件鉄道会社は、上記 2 の（7）のアの（イ）のとおり、本件申請に至る前にも相当の回数にわたり説明会を実施するなどしていたほか、上記 2 の（2）のサのとおり、本件申請後も、説明会を開催する旨の周知を自治体広報誌や自治体回覧によって行った上で、本件説明会を開催し、説明会開催後にはその資料等をウェブサイト上に掲載し、事務所で公開し、さらに本件事業区域の直上に所在する土地の所有権登記名義人及び本件事業区域の直上の居住者に対し、上記の措置を執った旨個別に周知しており、周知の措置が不十分であるとは認められない。

審査請求人は、処分庁に対して、本件鉄道会社に対して説明会を開催するよう指導してほしい旨求めたが、処分庁は、説明会の開催がないまま本件使用認可をした等と主張するが、本件申請に係る事業について、基本方針において国土交通大臣（処分庁）が大深度法 19 条に基づく説明会の開催を求める必要がある場合として挙げられているものに該当するような事情の存在が認められないことは、上記 2 の（7）のアの（イ）のとおりである。

審査請求人は、被害補償の対策を明示すべきであると主張するが、大深度法には、大深度地下の使用の認可の申請に際し、被害補償の対策を明示しなければならないと定める規定は存在せず、他にそのように解すべき法令上の根拠も見当たらない。

したがって、本件申請に係る事業が基本方針Ⅰの 2 に適合していないとの審査請求人の主張は、採用することができない。

(イ) 基本方針Ⅲの 1（安全の確保）について

審査請求人は、本件鉄道会社が、新幹線整備法 14 条 1 項の規定により、鉄道事業法 5 条の厳しい許可基準を回避して第一種鉄道事業の許可

を受けたものとみなされたため、安全性の確保が担保されなくなったなどと主張するが、本件使用認可に当たっては、処分庁は、本件申請に係る事業が基本方針Ⅲの１（安全の確保）に適合しているか否かを審査して判断しており、安全性の確保が担保されなくなったという指摘は当たらない。

審査請求人は、中央新幹線が多くの活断層を横切る等、強い地震が発生すると、重大事故に遭う危険性が高いなどと主張するが、本件鉄道会社による地盤調査（ボーリング調査、公的機関等のボーリング調査結果、既存資料等の調査を含む。）の結果、本件事業区域において、活断層の存在は認められておらず、関係する地域の地質のほか、地盤急変部や推定活断層との関係等も含めて検討された上で、大深度地下の特定がされて本件事業に係る路線及び本件事業区域が決定されたものである（上記２の（４）のイ、「（別添書類第３号）事業区域が大深度地下にあることを証する書類」）。このような大深度地下の特定については、本件聴取において、本件鉄道会社の実施した調査の手法及び調査密度等はいずれも妥当であると評価されており（上記２の（２）のシの（ア））、路線等の絞り込みが環境影響評価の作業とともに行われたことも考慮すると（上記２の（２）のキ及び（５）のイ）、処分庁が、本件事業に係る路線等について、地形・地質等の制約条件、生活・自然環境等に配慮して選定されたものと判断したことにつき、不合理というべき点は見当たらない。

なお、本件事業区域外の活断層に係る主張は、本件使用認可の適法性を左右するものではない。

審査請求人は、中央新幹線において、セキュリティチェックを行わなければ安全性に欠けることになり、大地震・火災事故等から乗客の救出体制を用意できなければやはり安全性を欠くと主張するが、別添書類（安全確保・環境保全）に記載された本件鉄道会社が検討した安全・防災対策等及び処分庁によるその基本方針Ⅲの１への適合性の確認について、不合理というべき点が見当たらないことは、上記２の（７）のウの（ア）のＣのとおりである。

上記２の（７）のウの（ア）のＣのとおり、基本方針Ⅲの１適合性の判断は、国土交通大臣（処分庁）の合理的な裁量に委ねられているところ、審査請求人が主張するところを踏まえて一件記録を参照しても、他に、本件申請に係る事業が基本方針Ⅲの１に適合するとした処分庁の判

断について、重要な事実の基礎を欠き又は社会通念に照らし著しく妥当性を欠くなどというべき事情の存在は認められない。

したがって、本件申請に係る事業が基本方針Ⅲの１に適合していないとの審査請求人の主張は、採用することができない。

(ウ) 基本方針Ⅲの２（環境の保全）について

審査請求人は、トンネルの掘削等の工事は、地下水の流出や湧水への影響、地盤沈下等の問題を生起し、生態系にも甚大な影響を与えると主張するが、上記２の（２）のシの（イ）及び（ウ）のとおり、本件聴取においては、本件事業の事業計画による地下水及び地盤変位への影響について、本件鉄道会社の実施した調査、予測及び評価はいずれも妥当であると評価されており、処分庁が、本件申請に係る事業の事業計画が基本方針や環境保全指針の内容に従い、環境の保全に配慮したものとなっていると判断したことについて、不合理というべき点は見当たらない。なお、本件使用認可の事業対象区域外の環境保全の問題は、本件使用認可の適法性を左右するものではない。

審査請求人は、シールド工法は、地盤の強度を低下させるという問題がある上、実際の工事で掘削がほとんど進んでおらず、技術的に克服困難であるし、外環道で事故があったにもかかわらず、追加の調査をせずに本件事業を進めることは問題であるなどと主張する。しかしながら、シールド工法が地盤の強度を低下させること等を裏付ける的確な証拠書類は見当たらない。なお、本件事業に係る工事及び外環道の工事に係る主張は、本件使用認可後又は本件事業区域外の事情を主張するものであり、本件使用認可の適法性を左右するものではない。

審査請求人は、施設設置による地盤変位等について、有限要素法による数値解析の結果は信用できず、飽くまで推定にすぎないから実測にははるかに劣るし、ボーリング調査数の不足を補完し得ないと主張するが、本件事業の事業計画による地盤変位への影響については、本件聴取において、本件鉄道会社の実施した調査、予測及び評価はいずれも妥当であると評価されており（上記２の（２）のシの（ウ））、一件記録を参照しても、本件鉄道会社が実施した環境影響評価、本件鉄道会社の検討した環境への影響及び環境保全のための措置並びに本件聴取における上記のような意見を踏まえてされた処分庁による確認について、不合理というべき点は見当たらない。

審査請求人は、トンネル掘削工事によって発生する大量の残土について、どこに埋めるかが決まっていないなどと主張する。しかしながら、本件鉄道会社は、上記２の（７）のウの（イ）のＢの（Ｄ）のとおり、別添書類（安全確保・環境保全）において、建設発生土につき、できる限り再利用に努めるなどして、再利用できないものについては、関係法令等を遵守し、適正に処理・処分を行うこととし、土壤汚染については、重金属等の定期的な調査を行い、汚染のおそれのある土壤が確認された場合には、関連法令等に基づき処理・処分を行うこととしている。また、各環境影響評価書において、「具体的な位置・規模等の計画を明らかにすることが困難な付帯施設に関する環境保全措置」を含めて検討した上、発生土置場を新たに今後計画する場合には、環境保全措置の内容を詳細なものにするための調査及び影響検討を事後調査として実施することとしている。処分庁は、これらを踏まえて、申請に係る事業の事業計画は、基本方針や環境保全指針に従い、環境の保全に配慮したものとなっていると判断したものであり（上記２の（７）のウの（イ）のＣ）、一件記録を参照しても、処分庁の判断について、不合理というべき点は見当たらない。

審査請求人は、本件事業による工事関係車両の通行量は膨大で、審査請求人を含む周辺住民の生活に多大な被害を与えるなどと主張するが、本件鉄道会社は、各環境影響評価書において、工事による大気汚染、騒音、振動等について、調査、予測及び評価を行っているところ、予測される数値は、法令等に定める環境基準及び目標値に整合しているか、又は、本件事業による寄与度が低く、検討した環境保全措置を確実に実施することにより環境影響の低減が図られていると評価しており、一件記録を参照しても、かかる調査、予測及び評価につき不合理というべき点は見当たらない。

審査請求人は、中央新幹線の車両の電磁界の強度の数値とその周波数が明らかにされていない、山梨リニア実験線における実験は信頼できないなどと主張する。しかしながら、本件鉄道会社は、超電導リニアの車両及びホームには、磁気シールドを設置することとしており、これらにおける磁界は、国の基準である国際非電離放射線防護委員会のガイドラインの参照値を大幅に下回っていることを確認しているほか、本件鉄道会社が平成２５年１２月５日に実施した山梨リニア実験線における測定

の結果においても、上記ガイドラインの数値を大幅に下回っていることなどを確認しており、その測定方法が国際基準に則った適切なものであることは、電磁気学の専門家に確認を受けている。また、対向列車擦れ違いによる車内変動磁界データも、測定最大値が上記ガイドラインの変動磁界基準値を下回っていることが確認されている（環境影響評価書）。一件記録を参照しても、これらの内容について、不合理というべき点は見当たらない。

審査請求人は、別添書類（安全確保・環境保全）は、全体が信用に値しないと主張し、その根拠として、調査が不十分であることや、本件聴取における意見の信用性に問題があることなどを指摘するが、上記の主張を採用し難いことは、既に述べたとおりである。

審査請求人は、本件鉄道会社は、環境影響評価の手續において、方法書に係る住民の意見やパブリックコメントにも、準備書に対する1都6県の知事や24自治体からの意見書、環境影響評価書に対する環境省や国土交通省からの意見書にもほとんど応答しておらず、環境影響評価法に違反していると主張するが、本件鉄道会社は、上記2の（2）のキのとおり環境影響評価手續を行っており、一件記録を参照しても、同手續において、環境影響評価法に違反すると認めるべき事情の存在は認められない。

上記2の（7）のウの（イ）のCのとおり、基本方針Ⅲの2適合性の判断は、国土交通大臣（処分庁）の合理的な裁量に委ねられているところ、審査請求人が主張するところを踏まえて一件記録を参照しても、他に、本件申請に係る事業が基本方針Ⅲの2に適合するとした処分庁の判断について、重要な事実の基礎を欠き又は社会通念に照らし著しく妥当性を欠くなどというべき事情の存在は認められない。

したがって、本件申請に係る事業が基本方針Ⅲの2に適合していないとの審査請求人の主張は、採用することができない。

（エ）小括

以上のように、大深度法16条5号の要件を充足していないとの審査請求人の主張は、採用することができない。

カ 大深度法16条6号について

審査請求人は、本件鉄道会社が、実際のトンネルを使って耐力テストを実施していないし、トンネル等は経年劣化するから、どの時点でも十分な

耐力があるとはいえず、大深度法16条6号の要件を充足していないと主張する。

しかしながら、大深度法16条6号は、使用の認可の要件として、事業により設置する施設等が、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を掲げているところ、実際のトンネルを使って耐力テストを実施することが必要とされると解すべき法令等の根拠は見当たらない。処分庁において、本件鉄道会社による耐力の確認方法が、大深度法、大深度法施行令、国土交通省告示等の内容に従ったものになっていることを検証し、申請に係る事業により設置する施設等が、法令上必要とされる耐力を有していることを確認しており、この点に不合理というべき点が見当たらないことは、上記2の(8)のとおりである。

したがって、大深度法16条6号の要件を充足していないとの審査請求人の主張は、採用することができない。

キ 大深度法16条7号について

審査請求人は、物件の移転又は除却が困難でないと認められることについて根拠が不明であり、調査対象から漏れている住民がいる可能性もあるから、大深度法16条7号の要件を充足していないと主張する。

しかしながら、上記2の(9)のとおり、本件鉄道会社は、本件事業区域内の物件の有無について、訪問、郵送、電話等により調査を実施しており、一件記録を参照しても、調査に不足があったと認めるに足る事情は見当たらないし、調査の結果により判明した5件の井戸は移転・新設が可能であると認められるから、物件の移転等が困難である等とはいえない。

したがって、大深度法16条7号の要件を充足していないとの審査請求人の主張は、採用することができない。

(2) 大深度法の違憲性について

審査請求人は、大深度法は、憲法に違反する旨縷々主張する。

しかしながら、大深度法の合憲性についての判断は原則として立法府又は違憲立法審査権を有する裁判所に委ねられた事項であり、本件審査請求においては、行政機関である審査庁は、大深度法の規定が憲法に適合していることを前提として法の執行を行うべき立場にあるというべきであるから、審査請求人の上記主張は、本件審査請求において、採用することができない。

(3) 小括

そのほか、審査請求人が提出した主張書面及び証拠書類を踏まえ、審査請求人の主張を改めて検討しても、前記判断を左右するものとは認められない。

4 まとめ

以上によれば、本件審査請求は理由がないから棄却すべきであるとの本件諮問に係る審査庁の判断は、妥当である。

よって、結論記載のとおり答申する。

行政不服審査会 第1部会

委	員	八	木	一	洋
委	員	野	口	貴	公 美
委	員	村	田	珠	美

(別紙)

○使用の認可をした理由

申請に係る事業は、以下のとおり、大深度地下の公共的使用に関する特別措置法（平成 12 年 5 月 26 日法律第 87 号。以下「法」という。）第 16 条各号の要件を全て充足するものと判断されるため、使用の認可をしたものである。

1 法第 16 条第 1 号の要件への適合性

中央新幹線については、平成 23 年 5 月の交通政策審議会陸上交通分科会鉄道部会中央新幹線小委員会（以下「小委員会」という。）の答申を経て、同月に全国新幹線鉄道整備法（昭和 45 年法律第 71 号）第 6 条第 1 項の規定に基づき、東海旅客鉄道株式会社（以下「J R 東海」という。）が、営業主体及び建設主体として国土交通大臣の指名を受けるとともに、同法第 7 条第 1 項により決定された整備計画（以下「整備計画」という。）に基づき、同法第 8 条に定められた国土交通大臣による建設指示を受けている。また、同法第 14 条第 1 項の規定により、「営業主体と建設主体が同一の法人である場合において建設主体に対する第 8 条の規定による建設の指示が行われたときは、当該指示に係る建設線の区間について、当該法人は、鉄道事業法（昭和 61 年法律第 92 号）第 3 条第 1 項の規定による第一種鉄道事業の許可を受けたものとみなす。」とされているため、J R 東海は、中央新幹線について、鉄道事業法第 3 条第 1 項の規定による許可を受けた鉄道事業者であると認められる。

また、現在東海道新幹線が担っている東京都・大阪市間の大動脈について、速達性を向上させるとともに、二重系化する等の中央新幹線の性格に鑑みると、中央新幹線が一般の需要に応ずる鉄道事業であることは、明らかである。

さらに、中央新幹線（品川・名古屋間）は、中央新幹線のうち、平成 26 年 10 月に全国新幹線鉄道整備法第 9 条第 1 項の規定に基づく工事実施計画（以下「工事実施計画」という。）の認可を受けた品川・名古屋間を先行整備する事業（以下「本件事業」という。）であることから、本件事業は、法第 4 条第 4 号に掲げる「鉄道事業法（昭和 61 年法律第 92 号）第 7 条第 1 項に規定する鉄道事業者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」に該当すると認められる。

したがって、申請に係る事業は、「事業が第 4 条各号に掲げるものであること。」との法第 16 条第 1 号の要件を充足するものと判断される。

2 法第 16 条第 2 号の要件への適合性

(1) 対象地域で施行されるものであること

申請に係る事業の事業区域は、東京都品川区北品川三丁目地内から東京都町田市小山町地内までの 33.3 キロメートルの区間、及び愛知県春日井市坂下町一丁目地内から愛知県名古屋市丸の内一丁目地内までの 17.0 キロメートルの区間とされており、法第 3 条並びに大深度地下の公共的使用に関する特別措置法施行令（平成 12 年政令第 500 号）第 3 条及び別表第 1 に規定する対象地域内に存するものと認められる。

(2) 大深度地下で施行されるものであること

申請に係る事業は、ボーリング調査等により特定した支持地盤上面から 10 メートルの深度、又は国土地理院発行の基盤地図情報（航空レーザー測量）に基づき設定した地表面からの深度 40 メートルに地上高の測量精度や地形の経年変動を考慮した 1 メートルを加えた深度 41 メートルのいずれか深い方を大深度地下として特定し、地下 41 メートルから地下 121 メートルの深さで施行するものとされており、法第 2 条第 1 項に規定する大深度地下で施行される事業であると認められる。

(3) 小括

したがって、申請に係る事業は、「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。」との法第 16 条第 2 号の要件を充足するものと判断される。

3 法第 16 条第 3 号の要件への適合性

(1) 申請に係る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こと

中央新幹線の整備の意義及びその効果については、小委員会の答申に掲げられているとおり、先ず、東海道新幹線は、現在、我が国の国民生活及び経済社会を支える大動脈であるところ、中央新幹線を整備し、東京都・大阪市間を超電導磁気浮上方式で走行する高速鉄道で結ぶことにより、速達性向上による効果がもたらされるとともに、中央新幹線及び東海道新幹線の二重系化により災害リスクに

対する機能が強化される等、三大都市圏（東京圏、名古屋圏及び関西圏）を高速かつ安定に結ぶ幹線鉄道路線の充実が図られることとなる。

また、三大都市圏以外の沿線地域においても、地域活性化方策とあいまって地域振興に寄与することが期待されるとともに、三大都市圏が相互に約1時間で結ばれることにより、我が国の人口の約半数が含まれる都市集積圏が形成され、国土構造の変革、国際競争力の強化がもたらされるものと期待される。

さらに、平成27年8月に策定された国土形成計画（全国計画）においても、中央新幹線について、「東西大動脈の二重系化、三大都市圏の一体化、及び地域の活性化等の意義が期待される」と位置づけられるとともに、「国土構造にも大きな変革をもたらす国家的見地に立ったプロジェクト」であるとして、「三大都市圏がそれぞれの特色を発揮しつつ一体化し、4つの主要国際空港、2つの国際コンテナ戦略港湾を共有し、世界からヒト、モノ、カネ、情報を引き付け、世界を先導するスーパー・メガリージョンの形成が期待される。」とされ、「東京圏の世界有数の国際的機能と、名古屋圏の世界最先端のものづくりとそれを支える研究開発機能、さらに関西圏で長きにわたり培われてきた文化、歴史、商業機能及び健康・医療産業等が、新しい時代にふさわしい形で対流・融合することにより、幅広い分野で新たな価値が創出されていくことが期待される。」とされている。

現在東海道新幹線が担っている東京都・大阪市間の大動脈について、速達性を向上させるとともに、二重系化する等の中央新幹線の目的や性格に鑑みると、小委員会の答申や国土形成計画（全国計画）に掲げられた中央新幹線の意義等については十分に合理的なものであり、中央新幹線は、国民生活や経済社会、国土構造等の側面から、公益目的に合致した事業であると認められる。

なお、超電導リニアによる中央新幹線の早期整備の実現を推進するために東京、神奈川、山梨、長野、岐阜、愛知、三重、奈良、大阪の各都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」や沿線経済団体により構成された「リニア中央新幹線建設促進経済団体連合会」等により、中央新幹線の整備促進に関する強い要望が寄せられており、本件事業を早期に施行する必要性は高いものと認められる。

本件事業は、中央新幹線のうち、平成26年10月に工事実施計画の認可を受けた品川・名古屋間を先行整備する事業であるところ、以上のように、本件事業の一部である申請に係る事業は、これを施行する必要がある、その必要性は公益目的に合致しているものと認められる。

(2) 路線の位置等に関する事業計画の合理性

本件事業の路線の位置については、起終点となる品川駅・名古屋駅、山梨リニア実験線、地上部とのアクセスとなる立坑である都市部非常口等の位置を前提として、超電導磁気浮上方式の技術的制約条件、地形・地質等の制約条件、生活・自然環境等に配慮して、ルートが選定されているものと認められる。

また、申請に係る事業により設置される施設等については、鉄道に関する技術上の基準を定める省令（平成 13 年国土交通省令第 151 号）及びその関連図書に定められた技術的基準等に従い計画されているものと認められる。

したがって、申請に係る事業の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については合理的であると認められる。

(3) 大深度地下を使用する必要性が認められること

本件事業は、品川駅と名古屋駅を超電導磁気浮上方式の新幹線により結ぶ鉄道事業であり、首都圏及び中部圏内の高度に土地利用が進んだ市街地を通過する事業であるところ、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、申請に係る事業の事業区域について、大深度地下を使用する必要性が認められる。

また、(1)で述べたように、本件事業については、その整備促進に関する強い要望があるところ、前述のように、本件事業は高度に土地利用が進んだ市街地を通過する事業であり、用地取得がその事業期間に大きな影響を及ぼすものと見込まれるため、申請に係る事業の事業区域について、大深度地下を使用することにより、事業期間を短縮し、本件事業の円滑な遂行が可能になると認められる。

このため、申請に係る事業の事業区域において大深度地下を使用する必要性が認められる。

(4) 小括

したがって、申請に係る事業は、「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。」との法第 16 条第 3 号の要件を充足するものと判断される。

4 法第 16 条第 4 号の要件への適合性

1 で述べたとおり、J R 東海は、平成 23 年 5 月、全国新幹線鉄道整備法第 6 条

第1項の規定により、中央新幹線の営業主体及び建設主体として国土交通大臣の指名を受けるとともに、整備計画に基づき、同法第8条に定められた国土交通大臣による建設指示を受けており、本件事業に係る法令上の施行能力が認められるため、本件事業の事業者として、法的観点からの適合性が認められる。

また、J R 東海は、営業主体及び建設主体としての指名を受ける前提として、小委員会の答申において、東海道新幹線との一体的経営の合理性が指摘されているほか、東海道新幹線の運行実績、山梨リニア実験線の建設・延伸・走行試験の実施による事業遂行能力も評価されており、J R 東海の財務状況に関する長期見通しも勘案すると、本件事業に係る事業者として、経営や事業遂行能力の観点からも適合性が認められる。

さらに、J R 東海は、中央新幹線事業の遂行のための専属の組織を平成23年5月に設置し、本事業を一元的に推進する実施体制を必要な人員とともに構築している等、組織・人員の観点からも、本件事業に係る事業者としての適合性が認められる。

したがって、申請に係る事業は、「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。」との法第16条第4号の要件を充足するものと判断される。

5 法第16条第5号の要件への適合性

法第16条第5号は、「事業計画が基本方針に適合するものであること。」との要件であるところ、

- (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関し配慮すべき事項、

との基本方針の構成に従い、それぞれの事項において使用の認可に関わる項目ごとに、認可の理由を論ずることとする。

(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

①公共の利益となる事業であること

申請に係る事業が、公共の利益に資する事業であることについては、前記 3 (1) で述べたとおりである。

②事業の円滑な遂行のための方策がとられていること

本件事業の事業者である J R 東海は、申請に係る事業の事業計画及び大深度地下の使用に関し、説明会の開催や事業者のホームページにおける申請書や説明会資料等の掲載により、沿線地域をはじめ、広く住民に周知するための措置を講じていることを確認している。また、説明会の開催に当たっては、事業者のホームページ等で開催の周知を行ったほか、事業区域沿線の自治体広報誌や自治会回覧によって事前の周知が行われていることを確認している。さらに、説明会の後に、改めて事業区域に係る土地所有者や居住者に対し、事業区域を示す図面を添付した上で、説明会資料等を事業者のホームページや事務所で公開・閲覧していること等について、戸別配布、郵送により周知を行っていることも確認している。

なお、平成 30 年 8 月 23 日及び 24 日に開催した、法第 7 条に基づく大深度地下使用協議会において、一部の関係行政機関から事業者に対し、住民への丁寧な対応を求める旨の意見が出されたことを受け、事業者は、「今後、ルート沿線の皆様には、工事の内容やスケジュール等についてお知らせを行う予定であり、引き続き、御質問等があれば、弊社工事事務所にて丁寧に対応してまいります」等と回答しており、工事施行段階以降も含め、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事業者の方針も確認している。

以上のような事情を勘案するに、事業者は、基本方針が求めている住民への周知措置を実施しているものと認められる。

(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

①大深度地下空間の利用調整

申請に係る事業の大深度地下空間の利用調整については、事前の事業間調整を行うに当たり、法第 12 条第 1 項の規定に基づき事業概要書を作成し、事業所管大臣に送付している。その際、同条第 2 項の規定に基づき、事業者は官報への掲載を実施し、事業概要書の縦覧を実施している。さらに、同条第 3 項及び第 4 項の規定に基づき、法第 7 条の大深度地下使用協議会構成員を通じて当該事業概要書の周知措置がなされている。その結果、他の事業者からの事業の共同化の申出はなく、事業区域調整については 4 件の申出があったが、既にその調整は完了して

いることを確認している。

②既存の施設等の構造物等に支障が生じるおそれがある場合の措置

申請に係る事業について、前記①のとおり、事業概要書を周知し、関係行政機関に対して意見を求め、必要な調整が行われた結果、既存の施設等の構造物等に関する支障はなくなっているものと認められる。

(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関し配慮すべき事項

①安全の確保のための措置

申請に係る事業の事業計画において、事業者は、基本方針のうち安全の確保に関する事項を具体化した指針である「大深度地下の公共的使用における安全の確保に係る指針」（以下「安全確保指針」という。）に基づき、安全上の課題となる火災・爆発、地震、浸水、停電、救急・救助活動、犯罪防止、その他（不安感の解消）について、具体的な措置を行うこととしており、事業者は、大深度地下の公共的使用に際し、安全の確保に配慮しているものと認められる。

特に、平成 25 年 9 月、公益財団法人鉄道総合技術研究所が、事業者の協力のもと、学識専門家や総務省消防庁等を委員として「大深度地下鉄道トンネル防災委員会」を設置しており、事業者は、本委員会で整理された対応方針に基づき、事業計画のうち安全の確保に係る部分を作成していると認められるところ、当該部分が、基本方針や安全確保指針の求める安全対策を具体化したものとなっていることを確認している。

したがって、申請に係る事業の事業計画については、基本方針や安全確保指針の内容に従い、安全の確保に配慮したものになっているものと認められる。

②環境の保全のための措置

事業者は、申請に係る事業について、環境影響評価法（平成 9 年法律第 81 号）等に基づく環境影響評価その他の調査等を実施し、基本方針のうち環境の保全に関する事項を具体化した指針である「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」（以下「環境保全指針」という。）に示された環境保全のための検討項目である地下水、施設設置による地盤変位、化学反応、掘削土の処理、その他（施設の換気等）について、影響の予測を行い、環境保全のための措置を検討、

検証することによって、事業の各段階において適切な環境保全措置を講ずることとしている。

申請に係る事業の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、平成 30 年 8 月 1 日に、専門的学識経験者への意見聴取を行った。その結果、事業者の実施した調査、予測、評価は、「環境保全の前提として、基準類に基づく適切な設計、施工、維持管理を確実に実施すること」を前提に、いずれも妥当とされ、また、留意点として、「モニタリングとして、工事中および工事完成後も一定期間、観測を行い、モニタリング結果に基づき適切に測定期間を設定することにより、影響把握を行うこと。」が指摘されたところである。

なお、平成 30 年 8 月 23 日及び 24 日に開催した、法第 7 条に基づく大深度地下使用協議会において、一部の関係行政機関から、事業者に対し、工事による環境への配慮について意見が出されたことを受け、事業者は、「工事の実施段階におきましても、環境影響評価に記載しましたように、現地状況などに応じた環境保全措置を確実に実施するとともに、念のため、工事による影響がないことを確認するため、シールド工事区間の地表面の変位などや公共用の井戸等における水位の測定を行う予定」であるとともに、「これらの測定結果につきましては、地元の方には、適時お知らせすることを考えて」いるとの回答があり、工事施行段階においても、環境保全措置を確実に実施し、併せてモニタリングを行い、その結果について住民への周知を図るという事業者の方針も確認している。

したがって、申請に係る事業の事業計画については、基本方針や環境保全指針の内容に従い、環境の保全に配慮したものになっているものと認められる。

(4) 小括

したがって、申請に係る事業は、「事業計画が基本方針に適合するものであること。」との法第 16 条第 5 号の要件を充足するものと判断される。

6 法第 16 条第 6 号の要件への適合性

事業者は、申請に係る事業により大深度地下に設置する施設が、法令上必要とされる耐力を有することを確認するため、耐力を確認する断面を特定し、国土交通省告示に定める方法に基づいて、各断面において施設の頂面に作用する荷重を算定した上で、各断面の施設に当該荷重が作用する場合の施設の各部材の応力が、その部材の許容応力度の範囲内であることを確認している。

事業者による確認方法が法令や国土交通省告示の内容に従ったものになっていることを検証することにより、申請に係る事業により設置する施設等が、法令上必要とされる耐力を有していることを確認している。

したがって、申請に係る事業は、「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。」との法第 16 条第 6 号の要件を充足するものと判断される。

7 法第 16 条第 7 号の要件への適合性

申請に係る事業の事業区域には、既存物件として井戸が 5 件存在するが、移転及び解体撤去が可能であるため、当該物件の移転又は除去については「困難でない」と認められる。また、当該物件の移転等により失われる利益が、本件事業の施行により得られる公共の利益を上回るというような特段の事情は見当たらないため、当該物件の移転又は除去について「不適當でない」と認められる。

したがって、申請に係る事業は、「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。」との法第 16 条第 7 号の要件を充足するものと判断される。

8 結論

以上のとおり、申請に係る事業は、法第 16 条各号の要件を全て充足するものと判断される。