



連協道路ニュース

発行 横浜環状道路(圏央道)対策連絡協議会 事務局
Tel 045-893-4877 <http://renkyoueditor.web.fc2.com/>
Mail: renkyoueditor@mail.goo.ne.jp

第276号

(創刊 1988.12.14)

2012.09.02.

高尾山天狗裁判を終結

高尾山天狗裁判原告団

高尾山の自然をまもる市民の会

事務局長 橋本 良仁

横浜栄区の皆さんと初めてお会いしたのは、市民の会代表だった山田和也さん(2012年3月死去)に同行した高速横浜環状南線のアセス説明会だったと記憶している。それから20年以上のおつき合いだが、連協役員の皆さんや町会住民の方々にはたいへんお世話になっている。紙面をお借りして改めてお礼を申し上げたい。

高尾山天狗裁判は、2000年10月に提訴した圏央道工事差し止めの民事訴訟(1次原告は1,060名の人間、6つの自然保護団体、高尾山など5つの自然物)をはじめ3つの裁判(1つの民事裁判と2つの行政裁判)を提起してきた。最後の判決となった7月19日の東京高裁判決をふくめて8連敗したが、私たち原告団、弁護団に何ら後悔はない。判決の上ではたしかに敗訴はしたが、12年の訴訟活動を通して国の道路政策や道路行政の過ちを徹底的に追いつめてきた。私たちの追求に対して、国はまともに答えず、答えることもしなかった。

19日の東京高裁判決は、①国のアセスメントの過ち、②圏央道による景観破壊やトンネル工事による地下水への影響、裏高尾や南浅川周辺の騒音被害などを認定、③事業認定申請時の費用便益比(B/C)2.6は不認定、④国土交通省がコンサルタントに発注した成果物に保全すべきバックデータが未保存でいっさい再検証不可能であると厳しく言及、など私たちを勝たせて良いものであった。しかし、裁判所は、国の行政裁量権を拡大解釈することによって私たちの主張を退けたのである。

これまでの原発訴訟と同様に、司法による行政へのチェック機能は働かなかつたといえる。

いま国民が司法に期待していることは、行政への厳しいチェック機能発揮と行政の暴走を止めることである。裁判官の勇気だけに期待することはできない。高速道路建設に対する国民世論をいかに広げるかは、今後の大きな課題である。

私たちは、運動と裁判の「車の両輪」による活動を進めてきた。このことで、高尾山トンネル開通を当初目標年次より12年遅れさせることができた。悔いが残るといえば、横浜の皆さんの最大の願いであった高尾山で圏央道工事を止めるということを実現できなかったことだ。今後は、高尾山をめぐる闘いの中で得られた少なくない成果を、全国の道路住民運動の活動に広げていく所存である。引き続きともに頑張りましょう。



第二十二回 天狗の行進

対外活動報告

- 08/07 住民訴訟被告より準備書面3を受領
- 08/08 横浜市への情報開示請求の閲覧
- 08/19 浅尾慶一郎タウンミーティング出席 (1名)
- 08/21 越智俊裕弁護士(弁護士会館)訪問
外環道路緊急参院内集会参加 (2名)
- 08/21 長島一由議員会館事務所訪問 (2名、秘書対応)
- 08/22 NEXCO 東日本(株)に水文調査他の情報公開請求
- 08/24 越智俊裕弁護士(上智大)訪問、(2名)
- 08/30 住民訴訟被告より準備書面4を受領

高尾裁判と横環南

高尾裁判には、同じ圏央道の上流で相似の問題として横環南に取り組んでいる私達も当初から先輩も含めて共闘のように応援してきた。この7月に「棄却」判決で終了したが、私達にとっては意義深いものとして受け止めたい。

司法は行政裁量を優先し、行政に対する本来の仕事であるチェック機能を放棄したのである。司法は世間の情勢を見ないようできて良く見ており、まだ公共事業を後退させる状況ではないと見て判断したと思われる。

つまり、人口減が進み産業構造が飛躍的に変化し知的産業国家に生まれ変わったことが明らかになった暁には、違う判断がされるものと確信する。

その兆しとしてこの度の判決文では、「国交省の計算結果であるB/C2.6はデータ内容が開示されないので妥当性を欠く」と断罪し、検証できるようにデータを保持すべきと国交省に態度変更を要求した。また景観権の主張を認め環境影響評価も絶対ではないと認めた。

これらの事実は私達が現在闘っている「やらせアンケートによる損害賠償請求の住民訴訟」、「環境影響評価方法の争いである公害調停」に少なからず好影響を及ぼし、ひいては今秋予定されている「3回目の事業再評価」への強力な後押しとなったと評価する。

本線現地工事には一切手掛けられていない横環南では、私達は今後ともありとあらゆる法律を駆使して事業の見直しを要求して現地着工を遅らせ、我々の主張や予測が正しいと事業者認めさせ、結果的に「この事業が時代に沿わない計画」であることを司法、行政に訴え続ける。私達の主張を認めるまで頑張ろうではないか。もう一步である。決して諦めない。

(会長 比留間 哲生)

追記：高尾裁判の総括は9月発売の雑誌「世界」に掲載されるそうです。

ずさんな公共事業の一例

最近、横浜市から「横浜市都市計画マスタープラン(全市プラン)改定素案について」という市民の意見募集が配布された。過去にもこのような企画のもと現在の横浜市の都市整備が行われてきたのであろう。

横浜市は都市整備計画の精神として「基本構想(長期ビジョン)、全体構想」を全面に打出し実施してきたと豪語している。本当にそうだろうか？

今年7月21日の日経電子版で『「横浜港にアジアのクルーズ船を阻む「関門」大型化でベイブリッジくぐれず』という見出しを見つけた。

記事には、「豪華客船の接岸を阻むのは、同港をまたぐ横浜ベイブリッジ。1989年の開通当時、最大級だった客船「クイーン・エリザベス2」(QE2)が通れるように、橋桁は高さ55メートルで建設された。ただ、建造技術の向上により客船はその後大型化。」とある。まったく呆れた市の「基本構想(長期ビジョ

豪華客船 寄港回数		
寄港回数上位 (2010年)		
順位	港湾	回数
1	博多	61
2	那覇	46
3	鹿児島	45
3	石垣	45
5	長崎	39
6	神戸	22
7	横浜	18
8	広島	8
9	大阪	6
10	函館	4

(注)国交省調べ

ン)、全体構想」である。記事ではQE2を基準に建設され、その後造船技術が向上し客船が大型化した、と好意的に書かれている。

だがそうだろうか。なぜならQE2は1969年4月に竣工し、全高52.2mであるが、それ以前に就航していたクイーン・メリー号(1967年12月引退)の全高は55.2mである。その後世界では豪華客船大型化の計画が目白押しの状況にあった。横浜市は、そのような世界の状況を先取りできず、ベイブリッジを建設した。また架橋の内側にある横浜港客船ターミナルが1989年から大棧橋改修事業として着手され、2002年に現在の大棧橋国際客船ターミナルとして完成したのである。

なにかおかしくありませんか、というより滑稽とさえいえます。これが官僚たちのずさんな公共事業と言わず、なんといいのでしょうか。聞きたいものです。長期ビジョンも総合的構想など皆無である。(西ヶ谷：高村)