

審査請求書

平成 21 年 12 月 3 日

国土交通大臣
前原 誠 司 殿

審査請求人

比留間 哲生
長谷川 誠二
柴田 哲夫
永田 親義

次のとおり審査請求します。

1. 審査請求人の住所及び年齢並びに住所

比留間 哲生 年齢 69 才 住所 横浜市栄区庄戸 3-25-7
長谷川 誠二 年齢 66 才 住所 横浜市栄区桂台西 2-16-25
柴田 哲夫 年齢 74 才 住所 横浜市栄区公田町 774-5-28-4
永田 親義 年齢 87 才 住所 横浜市栄区庄戸 3-13-23

2. 審査請求に係る処分

国土交通省関東地方整備局事業評価監視委員会は平成 21 年 11 月 24 日開催の委員会において一般国道 468 号（横浜環状南線）について、国民の目線に立った厳正公正な審議をつくすことなく、とくに平成 16 年度 10 年目の再評価に際して同委員会が付した付帯意見に対する事業者の取り組みと成果に対する検証と審議のないまま安易にそのまま事業継続とした件。

3. 審査請求に係る処分があったことを知った年月日

平成 21 年 11 月 24 日

4. 審査請求の趣旨

事業費 4300 億円という膨大な予算を要する横浜環状南線について審議らしい審議が一切ないまま事業者側の説明約 15 分のあと僅か十数分の質問のやりとりのみで今後 5 年間の事業継続を認める判定を下したことは

国民への明らかな不信行為である。よって今回の処分を取り消し、改めて同委員会で十分な時間をかけて厳正公正な審議を行うことを求める。

5. 審査請求の理由
別紙（資料1～10を含む）

6. 処分庁の教示の有無
無

連絡先： 永田親義（Tel&Fax 045-894-5336）

目 次

審査請求書	1
目次	3
審査請求の理由	5
審査請求人の立場	5
I. 住民への情報提供を拒むなか、今回の委員会の議題に一般国道 468 号 （横環南線）を急遽取り上げたことの不当性	5
1. 委員会直前に横環南線を議題に取り上げたのは住民への騙し討ち的 不信行為である	5
1) 横環南線に関する資料は委員会直前に各委員の手許に届け られた	6
2) 旧政権下で選任された委員による旧態依然の会議運営	7
3) 非民主的で時代錯誤の会議運営	8
II. 国民の目線に立った厳しい審議のないまま一般国道 468 号（横環南線） をそのまま今後 5 年間事業継続としたことの不当性	9
1. テレビモニターで視聴した住民が見た今回の委員会審議の実態	9
1) 横環南線の事業者説明と委員会審議	9
2. 「事業を進めるに当たっては、住民の理解を得ることが不可欠である」 との 10 年目再評価時の付帯意見に事業者は応えていない	12
3. 住民との合意形成どころか事業者は地権者住民を無視して設計・用地 説明会を強行した	13
III. 審査庁に対する質問と要望	14
1. 関東地方整備局事業評価委員会のあり方について	
1) 住民への告知の問題	14
2) 委員会直前での資料配布の問題	15
3) 委員の選任と会議運営の問題	16
4) 会議開催の問題	17
5) 地方出先機関の廃止と 5 年間の事業継続の問題	17
2. 事業評価監視委員会の審議のあり方について	
1) 短時間の審議で事業費の合計が約 1 兆 3000 億円に上る 13 件	

の事業の再評価は異常である	18
2) 地方整備国関係の予算はなぜ国会審議の対象にならず予算仕 分作業でも取り上げられないのか	19
3) 事業採択後 10 年目と 15 年目の再評価の基準が同じなのは なぜか	19
4) 道路特定財源が使えないのになぜ事業継続なのか	20
5) 横環南線の審議取り上げについての森地委員長の発言 について	20
6) 直轄国道の建設凍結と横環南線との関係	21
最後に要望	22
添付資料一覧	23

審査請求の理由

審査請求人の立場

初めに審査請求人の立場を明らかにする。請求人らは一般国道 468 号すなわち横浜環状道路南線（以下横環南線と略称）の建設予定地の周辺に居住する住民である。いずれも当該道路建設に反対する組織として 1988 年に結成された横浜環状道路（圏央道）対策連絡協議会（略称連協）（加盟団体：自治会・町会単位 8、環境を守る会 7、オブザーバー 3、計約 5000 戸）に属し、比留間が現会長、長谷川が事務局長、柴田が前会長、永田が法律・都市計画担当である。

I. 住民への情報提供を拒むなか、今回の委員会の議題に一般国道 468 号（横環南線）を急遽取り上げたことの不当性

1. 委員会直前に横環南線を議題に取り上げたのは住民への騙し討ち的不信行為である

請求人らは 1 ヶ月以上前から横浜国道事務所と関東地方整備局に赴き担当者に対していつ委員会が開かれるのか、また横環南線はいつの委員会で取り上げられるかについて質したが、横環南線に関しては不明であると答え、その後も同じ回答をくり返してきた。ところが委員会まで 1 週間という 11 月 17 日に請求人らは記者発表と整備局からの電話により初めて横環南線が 11 月 24 日の委員会で議題として取り上げられることを知ったのである。連休 3 日を挟むため残り週日 4 日という時点で事の次第を知り、請求人らをはじめ関係住民は驚き慌てるとともに、このような騙し討ち的やり方に対して心底から湧き上る怒りを抑えることが出来なかった。

そこで直ちに当日夕刻横浜国道事務所に赴き、担当者らに対して騙し討ち的やり方について厳しく追及した。ところが驚くべきことに横環南線が今回の議題に取り上げられることについては担当課長も記者発表で初めて知って驚いていると言明したのである。横環南線担当の横浜国道事務所が 1 週間前の時点で審議取り上げの事実を知らないということは驚きというよりも呆れて物が言えないというのが本当である。行政の仕組みとはこのような奇怪なものであることと、公共事業の再評価を行う事業評価監視委員会の運営の実態を知って慄然たる思いであった。

横浜国道事務所が記者発表で初めて事の次第を知ったとすれば、この問題を決定したのはその上部機関である関東地方整備局に違いないと請求人らは考え、翌 18 日に同局（さいたま市）に赴き、計画調整課の担当者に週日 4 日を残すだけの時点で横環南線の審議取り上げを記者発表するという騙し討ち的なことを一体どこで誰が決定したのか、またなぜそのようなことをしたのか理由を説明するように求めた。確かな答えはしなかったが、話の内容から推察してそれは計画調整課と企画課で決め、それを整備局長が承認にしたことが推察された。そこで最高責任者である局長への面談を求めたが不在ということで会うことが出来なかった。

そこで本委員会の現場の責任者である森地委員長から直接説明を聞くため請求人らは 11 月 20 日に政策研究大学院大学（東京）に赴き同氏に面会を申し入れた。しかし会議中とのことで会うことができず、住民からの要望書(資料 1)を秘書に託した。この中で横環南線の 10 年目の再評価に際して委員会が付した付帯意見（資料 2）を受けてその後 5 年間に行われた 6 回、20 時間以上に及ぶ質疑応答の記録 4 冊を全委員が熟読検討したうえで横環南線の審議が行われることを強く要望した。しかし森地委員長はこの申し入れを全く無視し、後述する如く驚くべき短時間で審議（というよりも穏やかな話し合い）ののちいとも簡単に本件を事業継続としたのである。

1) 横環南線に関する資料は委員会直前に各委員の手許に届けられた

連協は平成 16 年度 10 年目の再評価の際に委員会が付した住民の理解を得ることが不可欠であるとの付帯意見を受けて事業者に質問集会開催を申し入れ、6 回に亘り 20 時間以上の議論を重ね、その結果を 4 部の冊子にまとめた(資料 3～6)。横環南線の委員会での取り上げが決定したらこれらを全委員に配布して十分に時間をかけて読んでもらうように 1 ヶ月前までずっと待機していたのである。ところが前述の如く 11 月 24 日の委員会での横環南線が審議対象になることを知ったのは週日 4 日前の 11 月 17 日であり、慌てて 11 月 20 日に関東地方整備局へこれらの冊子を持参して全委員への配布を依頼したのである。このような事情から各委員がこれらの冊子に十分な時間をかけて目を通す時間が実際上なかったはずである。本件の審議に際して最も重要な資料である質問集会記録 4 部の冊子がこのように処理された状況の中で本件を審議の対象として取

り上げたことは手続き上重大な瑕疵があり、その責任を厳しく問うものである。

さらに今回の委員会で委員に配布して審議に用いられる横環南線関係の事業者作成の資料が週日 4 日を残すのみの時点で未だ出来上がっていない事実を請求人らは直接見聞きした。すなわち 11 月 17 日夕刻に請求人らが横浜国道事務所に赴いた時、委員配布用の横環南線関係の資料は丁度作成中であり、完成は 11 月 19 日の予定とのことであった。従ってこの資料が各委員の手許に届くのは早くても 11 月 20 日かそれ以降のはずであり、これについても委員が十分な時間をかけて目を通すことが出来なかったことは明らかである。貴重な税金を使って行われる公共事業について事業継続が中止か継続する上で最も重要な資料の数々が上述の如く委員会開催日の僅か 2～3 日前に各委員の手許に配布されたことが明らかになった。このような状況の中で事業の継続か中止かの判断がなされたことは国民への不信行為以外の何ものでもなく、関東地方整備局と事業評価監視委員会の責任は重大である。

2) 旧政権下で選任された委員による旧態依然の会議運営

8 月 30 日の総選挙において国民は政権交代を選択し、民主党を中心とする新政権が発足して、国民は新しい政治と行政が始まることに大きな期待をかけた。請求人らをはじめとして連協傘下団体の住民は横環南線に関して住民の生命、財産、健康への配慮よりも道路建設を優先して遮二無二事業を進めようとする旧政権下の事業者のあり方も当然変わるものと信じて疑わなかったのである。実際、新政権はいち早く国幹会議廃止を宣言して道路行政について大きく政策転換する姿勢を打ち出したので、当然のこととして事業評価監視委員会も廃止又は改革の対象になるものと請求人らをはじめ関係住民は期待した。しかるにこの期待は完全に裏切られ、今回の委員会は旧政権下で選任された委員長以下の委員による旧態依然の運営がなされただけでなく、平成 16 年度の 10 年目の再評価の時の審議に比べてもはるかに時間的に短だけでなく内容も簡略且つ粗雑なものであった。このことは事業費約 1 兆 3000 億円に上る 13 事業の審理が 2 時間半の会議で終了し、13 件中 1 件の保留を除いて全て事業継続となった事実を記せば何人も会議の様相を推察できるはずであ

る。

なぜこのような運営になったのか、テレビモニターで視聴した請求人らをはじめとする住民はその理由が分からないまま狐につまされたような戸惑いを覚えたが、ただ思い当たることが一つあったことは是非記しておきたいと思う。それは今回の委員会が始まる前に住民代表らが森地委員長と会ってなぜ唐突な形で横環南線を今回の議題に取り上げたかについて問い質した際、同氏がそれは上からの声があったからというニュアンスのことを発言したことである。つまり横環南線を取り上げたことやスピード審理は何らかの強い力が働く中で行われたことが窺われるのである。事実はよく分からないが、もし何らかの力が働く中で委員会審議が行われたとすれば請求人らはもちろん国民として決して許すことはできず、もちろん審議そのものが無意味なものであることは言うまでもない。

3) 非民主的で時代錯誤の会議運営

11月24日の委員会開始前に住民代表が森地委員長と面談して住民代表何人かの会議傍聴を申し入れたが委員長はこれを拒否し、参加した住民は別室でテレビモニターを視聴する外なかった。さらに驚くべきことにテレビ視聴者に対してカメラ、ビデオカメラ、ボイスレコーダー等を用いた撮影・録音行為は禁止するとか、用便等の退出時には担当者へ連絡するといった制限事項を記入したビラを配布し、実際部屋の出入りをチェックするとともに住所氏名を記入してはじめて入室が許されるという警戒ぶりであった。政権交代によって全てが国民の目に曝されるようになった時代に、このような閉鎖的な会議を視聴しながら、請求人らはタイムトンネルをくぐって旧政権時代に連れ去られたような錯覚すら覚えたのである。実際この国では一方で予算の仕分け作業が誰もが自由に参加傍聴できるオープンな場で行われ、新聞、テレビを通じてその模様を国民全てが見ることが出来る形でのドラマが演じられているかと思うと、他方では関係住民すら一人も傍聴できない閉鎖的な会議で膨大な予算を伴う事業の再評価が行われているのである。この著しいコントラストが今の日本の現実であり、この矛盾が解消されない限り国民の生活が第一といった言葉は単なる掛け声に

過ぎず、会議に参加した住民は帰途そのことを泌々と語り合ったのである。

Ⅱ. 国民の目線に立った厳しい審議のないまま一般国道 468 号(横環南線)をそのまま今後 5 年間事業継続としたことの不当性

1. テレビモニターで視聴した住民が見た今回の委員会審議の実態

今回の委員会で審議の対象になったのは河川事業 5 件、公園事業 1 件、道路事業 7 件の計 13 件である（資料 7 の 3 頁）。事業費は河川事業 5 件で約 5458 億円、公園事業 1 件 600 億円、道路事業 7 件で約 6915 億円で合計約 1 兆 3000 億円である。これらを 2 時間半の会議で保留の 1 件を除き 12 件全てそのまま事業継続としたのは驚きを超えて空しさすら覚えた。さらに 1 兆 3000 億円という膨大な事業費に関わる事業の審理と処分がこのようなハイスピードでしかも簡単に終わったことに国民として、また納税者として怒りとともに空恐ろしさを覚えた。

今回 13 件中公園事業 1 件のみ保留となったが、これは事業者側の説明に出てくる 600 億円と 800 億円という金額の差額 200 億円の内容について委員の一人が説明を求めたのに対して事業者が全く答えることが出来なかったからである。そのため本件は今回の会議中唯一審議らしいやり取りがなされたが、それでも厳しい追及は一切なく、委員長が後日または次回に延ばすとして限りなく継続に近い形で納めた。唯一審議らしいやりとりがなされたこの件についてすら視聴した住民にとっては余りにも厳しさを欠く内容で歯痒い思いで我慢しながら聴いていたというのが本当である。

1) 横環南線の事業者説明と委員会審議

請求人らをはじめテレビ視聴した住民全員にとって最大の関心は横環南線の審議にあったことは言うまでもない。ところが 13 件中 4300 億円という最大の事業費を要するこの事業についての審議は余りにも低調でしかも粗末極まりないものであり、聞きながら思わず怒りの声を挙げる者もいたほどであった。事務局によると議事録は 1~1.5 ヶ月後になるとのことなので、ここでは視聴した住民のメモと記憶に基づいて審議の概要を述べる。

本件について約 15 分の事業者説明のあと十数分間の審議が行われた。

全体を通じて事業者の説明及び質問に対する事業者の回答は一方向的な自己弁護に終始した。例えば栄区が作成した「栄区まちづくり」原案では区民の総意として横環南線建設促進が謳われていることを合意形成の一例として挙げた。しかし事実は全く異なり、まちづくり検討委員会のメンバーである連協会長は一貫して横環南線反対を主張しており、また 30 名の各種団体の代表の委員も 2～3 名を除いた殆んどが南線建設よりも栄区的生活幹線道路である横浜環状 4 号線の整備と拡幅の希望を述べており、これは当該委員会の議事録から明らかである。さらに事業者はこの 5 年間相談窓口を設置して住民の相談に応じてきたことをもって住民との合意形成に努力した旨主張したが前回の再評価では「相談の窓口を作りますよとあって、それでニーズに応えたことになっているのか、根本的に疑問なところがある」(資料 8 の 7 頁)という厳しい意見が出され、そのために十分納得のいく議論をするために質問集会を開催することになったのである。従って合意形成に関しては事業者は質問集会に言及してその結果を説明すべきであるにも拘らず、それには一切触れなかったのである。それは 6 回にわたる 20 時間以上の質問集会での議論によって環境問題等についての計画の不備欠陥が益々明らかになり、合意形成など全く出来なかったからである。

このような事業者の一方向的な説明に対して委員からの厳しい質問や批判は一切なく、2～3 の委員が計画交通量の変動の理由とか横環南線の整備によって地域全体の環境が良くなるとする理由などについて質問しただけで厳しい追及は一切なかった。さらに 10 名の委員のうち僅か 2～3 名の委員が発言するのみという低調な審議であったが、その中で森地委員長が特に多く発言したがのが目立った。しかもその多くは事業者側を援助するようなニュアンスのものであり、例えば事業者側資料に横環南線の整備によって藤沢や鎌倉などの救命救急センターへの搬送時間が短縮されると記載されているのを引用してこれは大きなベネフィットになると発言した。しかしこれは地元の実情を無視したものであり、栄区の急患が藤沢や鎌倉の病院に搬送された時、他地区ということで断られたケースがあり、栄区としては区内の医療機関の充実こそが喫緊の問題なのである。実際、区内の公立病院に産科がなく安心して子供も生めない住民にとっては横環南線の建設よりもこの方の整備こそがより大き

な関心事なのである。

審議を視聴しながら住民が最も注目したのは環境問題等についての質問集会記録に関連した議論であったが、真剣なやりとりは一切なかった。ただある委員が 3 次元シミュレーションはどうなっているかについて質問したのが合意形成への努力に関連した唯一のものであった。これは第 1 回質問集会で事業者が使用している大気汚染予測のためのプルーム・パフモデルは第Ⅱ期（1960～70 年代）に属する時代遅れのものであり、現在世界的に使われているのは新しい第Ⅲ期（1980～90 年代）の三次元シミュレーションであり、古い方式を用いているのは日本だけである旨を住民が指摘して追及したことと（資料 3 の 49 頁）関連して出されたものである。ところがこれに対して事業者は 3 次元シミュレーションはわが国ではまだ一般的な手法とは解釈されていないので、広く使われているプルーム・パフモデルを使っていると答えた。ここにはなるべく優れた方法を採用して住民に正確なデータを提供しようという姿勢は一切見られず、自分達が使っているから一般的な方法だとして時代遅れの方法を正当化しようとしているのである。

視聴した住民が驚きとともに憤激したのは過去 5 年間に 6 回にわたり真剣に議論した質問集会とその記録集についてなんらの審議もなされなかったことである。とくに生命・財産に関わる問題として住民の関心が高く、質問集会でも 3 回にわたって取り上げて論議された地盤沈下について全く言及がなかったことである。地盤沈下は横環南線計画のアキレス腱ともいえるほど深刻な問題であり、そのため事業者はこの問題に触れるのを避けたものと思われるが、そうであれば尚更委員はこの問題を取り上げ論ずるのが委員の義務なはずである。住民の生命・財産に関わるこのような問題を取り上げて論じないような委員会に一体何の存在理由があるのか審査庁の見解を伺いたい。さらに不可解なのは公共事業推進の可否を決める上で重要な指標とされ、最近国会や仕分け作業、さらにはマスコミでも盛んに使われる費用対効果（B/C）についても、2 回にわたる質問集会で突っ込んだ議論がなされ、その結果横環南線の B/C の見積もりにも多くの問題点や疑問点があることが分かり、そのことが質問集会記録（資料 6）に記載されているにも拘らずこの問題について委員からは一切言及がなかったことである。

以上が今回の委員会での横環南線に関する審議の実態である。このような杜撰で粗末極まりない審議で 4300 億円という膨大な事業費を要する横環南線事業がそのまま継続となったのは驚きや怒りというよりも、何か別世界の出来事を見ているような錯覚すら覚えたというのが実感である。

2. 「事業を進めるにあたっては、住民の理解を得ることが不可欠である」との 10 年目再評価時の付帯意見に事業者は応えていない

平成 17 年 3 月 17 日の 10 年目の再評価に際して事業評価監視委員会は表記の如く住民との合意形成の努力を事業者に求めた。この付帯意見を受けて住民らは事業者に関環境問題を中心にした質問集会の開催を申し入れ、同年 9 月 18 日に「大気汚染予測について」をテーマに第 1 回質問集会を開催した。以来「地盤沈下について」3 回、「騒音・振動、住居環境と路線問題、費用対効果について」2 回、計 6 回の質問集会を開催し、20 時間以上にわたり熱心な議論を行った。そして住民と事業者の間に行われた一問一答式の質疑応答を全てそのまま収録しテープ起こしして 4 部の冊子にまとめた（資料 3～6）。今回の 15 年目の再評価の主な目的は、10 年目の再評価時に付せられた付帯意見に応じて事業者が住民との合意形成に向けてどれほど努力し、成果を得たかを検証することにあつたはずである。上記 4 部の冊子に目を通し内容を吟味すれば、住民が環境アセスの不備や矛盾を厳しく追及して強く改善を求めたのに対して事業者が誠実に答えることなくその場限りの対応に終始した様子がよく分かるはずである。特に質問集会で住民の質問に事業者が答えられず、後日回答するとしながらその後一切回答のなかった問題は夥しい数に上り、これらを資料 6 の 183 頁以下 10 頁にわたり提示した。これを見れば事業者の合意形成の努力がどのようなものであるかがよく分かるはずである。この問題はとくに重要であり、全委員が必ず目を通すようにと特にカラー刷りとした。しかしながら横環南線の審議の際委員のうち 1 人もこの問題を取り上げることなく審議が終了したのは極めて不可解であり、このような審議を関係住民はもちろん国民は決して容認しないだろう。

なおこの上記 4 冊の冊子は連協が別途発行した「環境の自主アセス」、「道路予定地の不当表示に関する架空討論会」とともに国会図書館において全

国民に開示されている。

3. 住民との合意形成どころか事業者は地権者住民を無視して設計・用地説明会を強行した。

横環南線の庄戸地区道路予定地には庄戸地区 1300 戸の住民の共有地があり、住民は全て地権者になっている。しかるに事業者はこれら地権者に対してなんの連絡もしないまま本年 6 月 29 日に共有地を含む庄戸地区に関する設計・用地説明会を開催する旨の通知を一部住民のみに配布した。このような地権者を無視した形で事業を進めるのは行政として許されない行為として庄戸地区住民 3 名が請求人となって 6 月 15 日付で国土交通大臣に対して行政不服審査請求を行い、6 月 29 日の説明会を中止して住民と話し合うよう求めた（資料 9 の 1）。これに対して 6 月 24 日付でこの請求を却下する旨の裁決書が 6 月 25 日に請求人らの手許に届けられた（資料 9 の 2）。これは 29 日まで週日僅か 1 日を残すのみという切迫した日であるが、このような事務処理によって急いで却下の裁決書が作られたのは 6 月 29 日の説明会が実施できるための法的保障を与えるためであり、それ以外の理由は考えられないのである。実際、事業者はこの裁定書を錦の御旗として強引に事を進め、事業を進めるに当っては住民の理解を得ることが不可欠であるという事業評価監視委員会の付帯意見にも反するという住民の意見にも耳を傾けることなく強引に説明会開催を強行しようとした。そして住民の抵抗で所定の会場が使用できないと見るや直ちに別会場を用意し、僅か 20 名余りの住民（地権者でない者を含めて）を相手に説明し、これをもって設計・用地説明会は終了したと主張したのである。

説明会を一旦中止して話し合うべきであるという住民の申し入れを拒否し、僅か 20 名余りの少人数相手に説明して設計・用地説明会は終了したとする事業者には住民との同意形成を図ろうとする意志など全くなかったと言ってよい。事業者のこのような暴挙を住民は容認することが出来ず、同年 7 月 8 日付と 7 月 22 日付の 2 回にわたり国土交通大臣に対して行政不服審査請求を行った（資料 9 の 3、4）。これに対して平成 21 年 7 月 31 日付けで国土交通大臣から「本件審査請求は、これを却下する」旨の決裁書が送られてきた（資料 9 の 5）。決裁書の発送は 7 月 31 日付となっており、これは 7 月 22 日の審査請求に対して 1 週間以内に決裁したことを示してい

る。審査庁はここでも6月15日付請求書に対するのと全く同じように請求人らの切実な主張に一顧だにすることなく信じられないような不誠実な対応に終始したのである。行政不服審査請求法第1条には国民の権利利益の救済を図るとともに、行政の適正な運営を確保することを目的とする旨謳われている。僅か1週間で事業者の処分の適否について審査庁である国土交通省は果たして法の目的に沿った判断が可能だったのか疑問であり、当該請求人らは余りにも軽く扱われたという思いを拭き切れないのである。新政権下では請求人らが納得できるような厳正且つ慎重な審査がなされることを要望し、期待するものである。

Ⅲ. 審査庁に対する質問と要望

行政不服審査請求について巷間よく語られるのは、行政の下部組織の処分を審査するのは同じ行政庁の上部機関であり、そのため身内に甘い審査がなされるので結果にはあまり期待しないほうがよいということである。勿論これは旧政権時代のことであり、新政権下では恐らく国民の声を真摯に受け止めて厳正で適正な審査がなされるに違いないと信じながら以下本件審査と深く関わるいくつかの問題について質問と要望を述べる。

1. 関東地方整備局事業評価監視委員会の在り方について

1) 住民への告知の問題

請求人らは1ヶ月以上前から政権交代直後であることを勘案して横浜国道事務所と関東地方整備局に直接赴き、又は電話やメール等で次回委員会がいつ開かれるか、またそこで横環南線が取り上げられるかどうかについて告知して貰いたい旨を申し入れてきた。委員会は11月24日に予定通り開かれることについては約1ヶ月前に整備局に赴き確認したが、横環南線を取り上げるかどうかについては一貫して未だわからないと言いつけてきた。平成16年度の再評価の際には1ヶ月以上前に横環南線が審議の対象になる旨の報せを受けていたことから、1ヶ月を切ったあとは請求人らは今回は議題にならないものと考えていた。ところが11月17日に記者発表の日に整備局担当者から横環南線が電話によって議題に上ることを知り驚き慌てたのである。その間の経緯は前述とおりであり（Iの1）、委員会前1週間、しかも残り週日4日という時点で記者発表で明

らかにするという凡そ信じられないことが起きたのである。住民は自分達の生命、財産、健康に深く関わる事業として横環南線が委員会審議の対象になるかどうかについて重大な関心を持ち続けたのである。このことを十分知りながら事業者が委員会直前に記者発表の形で横環南線取り上げを明らかにしたのは意図的な騙し討ち以外の何ものでもない。このようなやり方が国民の税金を使って行う公共事業の再評価に関して行われたことを審査庁はどのように考えるか見解を伺いたい。さらに奇怪なのは15年目の再評価について来年3月に委員会が予定されているにも拘らず、なぜ急いで議題に取り上げたかということであり、審査庁として是非その理由を確認の上説明してもらいたい。

2) 委員会直前での資料配布の問題

横環南線に関して事業採択後15年目の再評価を行う今回の委員会の主な目的は、平成16年度10年目の再評価に際して委員会が付した「事業を進めるにあたっては、住民の理解を得ることが不可欠」という付帯意見に応じて事業者がどのように努力し、どのような成果を得たかを審議検証することにあつたはずである。

住民らは上記付帯意見を受けて直ちに事業者に質問集会の開催を申し入れ、平成17年9月18日に「大気汚染予測について」をテーマに第1回質問集会を開催し、ついで「地盤沈下について」3回、「騒音・振動、居住環境と路線問題、費用対効果」について2回、計6回20時間以上にわたり、事業者と議論を重ね、両者のやりとりをそのまま収録して4冊の冊子にまとめた(資料3から6)。過去5年間にわたる住民との合意形成に関する事業者の努力と成果を検証する上でこれらの冊子は必須のものであり、請求人らは横環南線が議題に取り上げられることが判明次第これらを全委員の手許に届けて目を通して貰おうと待機していたのである。しかるに住民が事の次第を知ったのは委員会まで僅か週日4日前であり、整備局経由で冊子が委員の手許に届いたのは委員会直前(2~3日)だったのである。審議のための最も重要な資料を会議直前に配布するようなやり方で適正な審議と判断ができるはずはない。

さらに前述した如く(Iの1の1))、横環南線の審議のための事業者の資料も驚くべきことに委員会直前に委員の手許に届けられたのである。

すなわち 11 月 17 日に請求人らが横浜国道事務所に赴いたとき、資料は丁度作成中であり、完成は 19 日とのことであった。従ってそれが整備局を経て委員の手許に届いたのは委員会直前にならざるを得なかったのである。このような横環南線の再評価のための審議資料がいずれも委員の手許に届いたのは委員会直前のことだったのである。このような状況の中で、事業費 4300 億円の横環南線の再評価が行われたのは担当者の怠慢以外の何ものでもなく、国家公務員法第 98 条第 1 項「全ての職員は、国民全体の奉仕者として、公共の利益のために勤務し、且つ、職務の遂行に当たっては、全力を挙げてこれに専念しなければならない」に明らかに違反すると請求者らは考える。このことについて審査庁の見解を伺いたい。

3) 委員の選任と会議運営の問題

請求人らをはじめ関係住民は政権交代後の事業評価監視委員会は国幹会議と同じく廃止になるか、たとい存続するとしてもメンバーが一新して国民の目線に立った審議と運営がなされるものと信じていた。しかるに今回 11 月 24 日の委員会は旧政権時代に選任された委員により旧態依然の形での会議運営がなされたのである。とくに委員長の森地氏は旧政権下で圏央道や横浜環状道路関係の審議会や委員会の委員として名を連ね、旧政権が進めた道路建設優先の政策に全面的に協力してきたことは周知のことである。すなわち、昭和 62 年度に横浜環状道路関係の委員会の座長を務めて以来、国幹会議委員や B/C マニュアル検討委員会の委員に名を連ね、さらには一時期には土木学会の会長として行政と建設業界に絶大な権力を揮うことができる立場にいたのである。このような人物が新政権下でも事業評価監視委員会を主宰し、今回の委員会でも事業者の思惑どおり事業費 1 兆 3000 億円余りに上る 13 件の事業の再評価の審議をハイスピードで処理したのである。

政権交代どこ吹く風と旧メンバーによる旧態依然の会議が粛々と進められている現実を審査庁はどのように見ているのか伺いたい。さらにこのような委員会を廃止ないしは改革する考えがあるかについても伺いたい。

4) 会議公開の問題

11月24日の委員会開始前に住民代表らは森地委員長に面談を申し入れ、何人かの住民代表の傍聴を認めるよう要求したが、委員長はこれを拒否しテレビモニターによる視聴のみを認めた。会議傍聴を拒否した根拠は、関東地方整備局事業評価監視委員会要領の第10条「委員会の会議については、原則として報道機関を通じて一般に公開する」にあると思われる。これによると報道機関を通じて一般に公開しているかのごとく見えるが、報道機関が記事にして報道しない限り公開にはならないのである。実際今回も地元神奈川新聞が簡単な記事を載せただけで、全国紙は全く取り上げなかったのである。従って報道機関を通じて公開というのは実際は非公開と変わらないのである。

以上のことと関連して請求人らはここで国土交通省と関東地方整備局が各々作成した要領の内容が基本的に大きく異なることを指摘して審査庁がどのように判断するかを知りたいと思う。それは行政不服審査請求法を受けて国土交通省が作成した「国土交通省所管公共事業の再評価実施要領」の第6事業評価監視委員会の4.事業評価監視委員会における審議方法には「審議方法は、事業評価監視委員会が決定する。その際、審議の公開又は議事録の公表等により審議過程の透明性を確保するとともに、…」とある。ここで言う公開とは報道機関だけを対象としたものではなく、全国民を対象とすることを意味することは言うまでもない。国土交通省がこのように国民の目線に立って審議内容の透明性を図るために公開と定めたものを下部機関である関東地方整備局がこれに反した要領を作成したことは決して看過できない重要な問題である。なぜなら情報公開という民主主義の基本に関わる問題について行政の下部組織が本省の意図に反する条文を作成して委員会を運営しているからである。これは住民と直接接する下部組織が、法律の精神や上部機関の意図に反して住民に不利で自分達にとって都合の良い形の運営を進めていることの典型的な例である。この件について審査庁の見解を伺いたい。

5) 地方出先機関の廃止と5年間の事業継続の問題

先般の総選挙における民主党のマニフェストには国の出先機関は廃止する旨明記されている。この公約がいつ実現されるかについては記されて

いないが、それが遠い将来のことと考えている国民は 1 人もいないし、誰もそれは近い将来に実現するものと考えているのである。しかるに地方出先機関である関東地方整備局とそれに属する事業評価監視委員会は従来と全く変わらず業務を続け、しかもあわてて委員会を開いて事業継続を決めたのは明らかに政権交代後の混乱期に乗じて既成事実化しようとする許し難い行為であり、国民に対する重大な不信行為である。特に問題なのは事業の再評価は 5 年目ごとに行われるので、事業評価監視委員会が事業継続と認めた事業はその後 5 年間はそのまま続いていくということである。政権党がマニフェストで近い将来廃止としている地方出先機関に属する委員会が勝手に事業の継続を決めて今後 5 年間続いていくということは自己矛盾そのものである。この矛盾を審査庁はどう説明するのか伺いたい。併せて事業評価監視委員会は今後とも廃止又は何らかの変革がなされるのか伺いたい。

2. 事業評価監視委員会の審議のあり方について

1) 短時間の審議で事業費の合計が約 1 兆 3000 億円に上る 13 件の事業の再評価は異常である

来年度予算に関する仕分け作業が連日公開で行われ、その模様が新聞、テレビで報道されて国民は自分達が予算審議に参加しているような思いでこれを眺めたのである。そしてこれは政権交代によって国の在り方が大きく変わったことを何よりもはっきりと示す象徴的な出来事であった。

ところがこのような明るい光のもとで進行するドラマの一方で、11 月 24 日国民の目の届かない影の部分で事業費の合計約 1 兆 3000 億円に上る 13 件の公共事業の再評価が行われ、僅か 2 時間半でその殆んどが次年度以降 5 年間の事業継続が認められるというとてつもなく大きなドラマが演じられたのである。全国民注視の中で行われた仕分け作業では科学・技術、教育などを含めて一切の聖域なしに厳しい査定が行われ、ノーベル賞受賞者や大学学長らが国の将来に関わる問題として声を揃えて抗議したほどである。確かにこのような予算まで削減しなければならないほど我が国の財政事情は危機的状況にあると思われるのである。ところが国民の目の届かない陰の部分（というよりも闇の

部分と言うべきか) では1兆3000億円に上る事業費を要する13件の事業が簡単な審議で継続とされて今後も予算を使い続けるのである。この奇怪且つ重大なコントラストは現代日本のカリカチュアに他ならない。請求人らはこれが政権交代期に避けられない一時的現象であることを強く望むものである。

2) 地方整備局関係の予算はなぜ国会審議の対象にならず予算仕分け作業でも取り上げないのか

予算の仕組みについて請求人らはよく知らないのであるいは見当外れの意見かもしれないが、常識的に見て事業費の総計が1兆3000億円の事業13件が2時間半の会議で事業継続とされたことは異常としか思われぬし、事業継続ということは来年度予算も保証されたということである。すなわちここでは国会での審議なしに13件に上る事業の来年度予算が保証されたことになったということである。もしこれが本当だとすれば国民さらには納税者への重大な不信行為であり、審査庁としては今回の委員会で決まった事業継続をすべてもとに戻し、改めて国民の前でオープンな形で審議すべきであり、そのことを強く要求するものである。

3) 事業採択後10年目と15年目の再評価の基準が同じなのはなぜか

行政機関が行う政策の評価に関する法律並びに国土交通省の公共事業の再評価実施要領によると、事業採択後5年で未着工、10年後事業継続中のものが再評価対象とされている。そして10年以降は5年毎に再評価することになっているが、これをくり返せば20年、25年といつまでも公共事業は続いていくことになる。行政機関が行う政策の評価に関する法律制定の目的は、ダラダラといつまでも続く公共事業を時のアセスの考えを導入することによって歯止めをかけることにあつたはずであるが、現在の再評価方式はこの目的に明らかに反すると請求者らは考える。実際、横環南線に関する今回の再評価は10年目のそれと全く同じであり、これでは20年目も恐らく同じことがくり返されることは間違いない。事業完成の見込みはどうか、またそれに向けて事業の進み具合はどうかといった視点を抜きにした現在の再評価方式

では公共事業は永久に続けられることになり、再評価はそれを可能にする免罪符の役割を果たすことになるのである。横環南線についてみると、10年目の評価時点で本線の工事は一切行われていなかったのである。このこと自体横環南線の完成供用の実現に大きな疑問を抱かせたのであるが、その5年を経過して今回の15年目の再評価時でも10年目とほとんど変わらず、本線は依然として未着工の状態なのである。委員会がこのことを一切取り上げて論じないのは不可解という外ないばかりか委員会としての職務怠慢というべきである。審査庁としてこのことをどう考えるか伺いたい。

4) 道路特定財源が使えないのになぜ事業継続なのか

民主党は総選挙のマニフェストで暫定税率廃止を約束した。これに先立って旧政権下で福田内閣が暫定税率廃止を打ち出したため、道路特定財源がなくなることに對して行政や業界が大きな危機感を抱いた。実際、首都圏の首長らを中心に結成された圏央道建設推進会議は「暫定税率が廃止されると圏央道の完成が20年遅れる」と大書きしたビラを昨年作成配布した。これによると圏央道の一部をなす横環南線も当然大きな影響を受けると考えられるし、実際4300億円の事業費の内訳は道路特定財源から1200億円、横浜市600億円、NEXCO東日本の自己調達2500億円とされているので、20年遅れるどころか建設中止にならざるを得ないことになる。現実がこのように進行している中で11月24日の委員会が横環南線の今後5年間の事業継続を認めたのは一体どういうことなのか。本当のところはどうなのか審査庁として信頼できる確かな回答を是非お願いしたい。そうでないと圏央道促進会議のビラによると横環南線は限りなく中止に近い一方で、関東地方整備局によって事業は今後5年間の継続が保証されたことになり、全く異なる二つの情報に住民は振り回されているのが実情だからである。

5) 横環南線の審議取り上げについての森地委員長の発言について

11月24日の委員会開始前に住民代表らが森地委員長と面談し、なぜ今回の委員会に急遽横環南線を議題に取り上げたのかその理由を聞いたところ、それは上からの声があったといったニュアンスの発言があ

った。委員長が上というのは国土交通大臣しかあり得ないと思うので、恐らくそこから本省道路局長を経て関東地方整備局長へ、そして森地委員長へと伝えられたと考える外ない。しかし請求人らは国民目線に立って無駄な公共事業を大胆に削ろうとしていることが誰の目にも明らかで現国土交通大臣がこのような指示を出すことなどあり得ないと信じており、そこには何か別のからくりがあるものとする。このようなことがどうして起きたのか請求人らはその真実を是非知りたいと考え、審査庁として説明をお願いしたい。

なおここで是非以下のことを付言しておきたいと思う。横環南線は関係住民にとっては何のメリットがないばかりか、大変な公害のもとになる迷惑道路であるだけでなく、明らかに不要不急の道路であり、住民はこれを盲腸路線と呼んでいるのである。そのため1988年以来建設反対を続けてきており、このような住民挙げての反対運動のために平成9年度完成供用という当初の予定が平成19年度完成供用に延期され、さらに現在は平成27年度完成供用と大きく延期されている。私達住民は自分達の生命、財産、健康さらには生活環境を守るために今後も横環南線建設反対を粘り強く続けていく覚悟である。そしてこのことがコンクリートからヒトへという新政権の方針に合致するものであることを信じている。

6) 直轄国道の建設凍結と横環南線との関係

最近の新聞報道によると国土交通省の政務三役は全国で建設中の直轄国道約550ヶ所の2割に当たる100ヶ所超を凍結する方針を固め、その場合3年以内に完成しない道路は原則廃止に踏み切るとしている。これは国の財政が危機的状況にあるときコンクリートからヒトへと大きく方針転換しようとする新政権の政策の具体的な現れとして多くの国民が支持し期待しているといっている。

ただ報道では凍結候補として具体的に名が挙がっているのは数ヶ所に過ぎず、100ヶ所超の事業については今のところ不明のままである。そのため事業進行中のところでは、自分達の地域の事業は一体どうなるのかと疑心暗鬼になっているというのが本当である。

請求人らも横環南線が100ヶ所超の凍結候補の中に入っているのか

どうかに重大な関心をもっている。その点で最初に伺いたいのは、横環南線が上記直轄国道 550 ヶ所の中に入っているかどうかであり、このことを先ず明確にして頂きたいと思う。もしこの中に入っている場合、横環南線の完成供用は平成 27 年度とされているので、3 年以内未完成は凍結という基準に照らせば問題なく凍結の対象に入ることになる。それにも拘らず 11 月 24 日の事業評価監視委員会は来年度以降 5 年間の事業継続を決定したのである。同じ行政庁の中で全く相反する二つの方針が打ち出されたのは不可解というよりも奇怪であり、国民に不信と不安を抱かせるに十分である。審査庁はこの矛盾をどのように考えるのか、納得のいく説明を求める。

さらに直轄国道事業凍結の問題と横環南線の予算との関係について確認したいと思う。それは横環南線の事業費 4300 億円のうち道路特定財源から 1200 億円の投入が予定されているが、来年度は間違いなく暫定税率廃止となると思われるので道路特定財源はなくなる。したがってとくに別途国費投入がなされない限り横環南線に関する来年度の国の予算はないことになり当該路線は凍結する外ないはずである。このような予算状況と 3 年以内未完成のものは原則凍結という条件に照らせば横環南線の事業継続は論理的にあり得ないはずである。それにも拘らず 11 月 24 日に事業評価監視委員会が横環南線の今後 5 年間の事業継続を決めたのは誰が見ても異常である。ただ考えられるのは何かのからくりがあつて横環南線は直轄国道 550 ヶ所の中に含まれず、従つて 3 年以降未完成云々の条件の適用外になっているために凍結の対象とならないということである。もしそうだとすれば審査庁はその旨を請求人はじめ関係住民に報せるべきであり、そのことを求める。いずれにせよ公共事業を進めるに当たっては全ての情報を開示する中で国民に説明を尽して理解を得ることが重要であり、これがないと公共事業に対する人びとの支持を得ることはできないのである。

最後に要望

最後に請求人らの心底からの要望を申し述べる。請求人らは横環南線問題について旧政権下で何回か国土交通大臣に対して行政不服審査請求を行ったが、全て却下という素気ない裁決書が送られてくるだけであつた。こ

これは恐らく官僚レベルで処理したものを大臣の名において住民に送付したものとしか思われず国民の目線に立って政治主導を謳う新政権下では審査請求書についても大臣はじめ政務三役が必ず目を通した上で判断を下すものと信じ是非このことを強くお願いするものである。

以上

添付資料一覧：

- 資料 1 平成 21 年度第 3 回事業評価監視委員会について（要望）
- 資料 2 ②審議の結果 関東地方整備局企画部広域計画課発 FAX
2005 年 3 月
- 資料 3 質問集会記録 —その 1. 大気汚染予測について— 2005 年 12 月
- 資料 4 質問集会記録 —その 2/地盤沈下について①— 2007 年 10 月
- 資料 5 質問集会記録 —その 3/地盤沈下について②③— 2008 年 8 月
- 資料 6 質問集会記録 その 5 およびその 6 —振動・騒音、
居住環境と路線問題、費用対効果— 2009 年 9 月
- 資料 7 関東地方整備局事業評価監視委員会（平成 21 年度第 3 回）
議事次第
- 資料 8 道路事業の審議 3/17 事業評価監視委員会当局議事録
- 資料 9 の 1 審査請求書 平成 21 年 6 月 15 日
- 資料 9 の 2 決裁書 国道交第 44 号 平成 21 年 6 月 24 日
- 資料 9 の 3 審査請求書 平成 21 年 7 月 8 日
- 資料 9 の 4 審査請求書補遺 平成 21 年 7 月 22 日
- 資料 9 の 5 決裁書 国道交第 59 号 平成 21 年 7 月 31 日
- 資料 10 「暫定税率が廃止されると」
首都圏中央連絡自動車道路建設促進会議発行のビラのコピー