

訴 状

平成 22 年 3 月 26 日

東京地方裁判所民事部 御中

原 告 比 留 間 哲 生

〒247-0022 神奈川県横浜市栄区庄戸三丁目 25 番 7 号

電 話 045-894-0052

F A X 045-894-0052

原 告 長 谷 川 誠 二

〒247-0035 神奈川県横浜市栄区桂台西二丁目 16 番 25 号

電 話 045-893-4877

F A X 045-893-4836

原 告 柴 田 哲 夫

〒247-0014 神奈川県横浜市栄区公田町 774-5-28-4

電 話 045-892-9113

F A X 045-892-9113

原 告 永 田 親 義

〒247-0022 神奈川県横浜市栄区庄戸三丁目 1 3 番 2 3 号

電 話 045-894-5336

F A X 045-894-5336

被 告 国

法務大臣 千 葉 景 子

## 審査請求却下裁決取消請求事件

|         |            |
|---------|------------|
| 訴訟物の価格  | 160 万円     |
| ちょう用印紙代 | 1 万 3000 円 |

### 第 1. 請求の趣旨

1. 被告は、原告らの求めに応じて国土交通省事業評価監視委員会による一般国道 468 号首都圏中央連絡自動車道(金沢一戸塚) (通称横浜環状南線) の事業継続の決定を取り消し改めて厳正公正な審議をせよ。
2. 訴訟費用は被告の負担とする。

### 第 2. 請求の原因

- I. 平成 21 年 12 月 3 日付原告らによる国土交通大臣宛行政不服審査請求 (甲第 1 号証一添付資料を除く) の却下は不当である。

1. 裁決書 (甲第 2 号証) は本件請求がなぜ行政不服審査法 (以下法という) 第 2 条第 1 項の「処分」に含まれないかについて具体的に一切説明していない。

裁決書は昭和 43 年 4 月 18 日付最高裁判決にある「行政不服審査法が行政庁の処分その他公権力の行使に当たる行為に対して不服申し立てを認めているのは、この種行為が国民の権利義務に直接関係し、その違法又は不当な行為によって国民の法律上の利益に影響を与えることがあるという理由に基づくものである。従って、行政等の行為であっても、性質上右のような法的効果を有しない行為は、行政不服審査の対象となりえないと解すべきである」を引用した上で、「従って、行政不服審査の対象を規定している「処分」(法第 2 条第 1 項)とは、法第 1 条第 1 項の「行政庁の違法又は不当な処分その他公権力の行使に当たる行為」を意味するものであり、行政庁の行為であっても、性質上国民の権利義務に直接関係し、その違法又は不当な行為によって国民の法律上の利益に影響を与えるような法的効果を有しないような行為は、同項の「処分」には含まれないものと解される」として却下している。

法第2条第1項には「この法律にいう「処分」には、本条に特別の定めがある場合を除くほか、公権力の行使に当たる事実上の行為で、人の収容、物の留置その他その内容が継続的性質を有するもの(以下「事実行為」という)が含まれるものとする」とあるが、裁決書はこの条文と平成21年11月24日の国交省事業評価監視委員会による横浜環状南線事業継続の決定との関係について具体的に一切言及していない。一般国民は法第2条第1項にある「人の収容、物の留置その他その内容が継続的性質を有するもの(以下「事実行為」という)が含まれるものとする」との記述は具体的に一体何を意味するのか容易に理解できないし、ごく常識的には字義どおりに解釈して、これは公権力すなわち警察又は検察によって人がどこかに収容され、物が留置されるケースと解するに違いない。そうでないとすれば、「人の収容や物の留置」とは何かを具体的に示すべきであり、そうでないと国民は誰一人として行政不服審査請求など行う者はいないであろう。なぜなら「処分」が人の収容や物の留置を伴うものであるとすれば審査請求することによって何らかの犯罪的なものに関わるものと見做されかねないからである。

法第1条第1項には「この法律は、行政庁の違法又は不当な処分その他公権力の行使に当たる行為に関し、国民に対して広く行政庁に対する不服申し立てのみちを開くことによって、簡易迅速な手続きによる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」とあり、国民に広く行政監視の道を開くという民主国家の理想像を高らかに謳っている。原告らはこの条文をそのまま受け取り、事業評価監視委員会の不当な事業継続の決定が当然取り上げられて審議されるものと信じて審査請求したのである。ところが裁決書は法第2条第1項にある「人の収容や物の留置」といった不可解な文言について具体的に一切説明しないまま本件審査請求はこの文言に関わる「処分」に含まれないものとして却下したのである。これは羊頭を掲げて狗肉を売る類以外の何ものでもなく原告らは大きな不信と怒りを覚えるものであり、これは恐らく多くの国民も同じ思いを抱くに違いない。

以上のように行政不服審査法を信じて審査請求したにも拘らず納得のいく説明

のないまま却下されたのは原告らだけではなく、大部分の審査請求が同じように処理されているのである。すなわち原告の1人永田が情報公開により得た資料によると平成17年度から21年度までの5年間に道路問題に関する国土交通大臣宛審査請求（道路局扱い）39件のうち、却下23件、棄却14件で処分取消は2件に過ぎない。つまり審査請求の95%は却下又は棄却になったのである。これは国民に広く行政庁に対する不服申し立ての道を開くことによって国民の権利利益の救済を図るという法第1条第1項が実際は有名無実なものに過ぎないことを数字が明白な形で示すものである。

## 2. 40年以上前の判決をもとに行った却下の裁決は取り消されるべきである。

凡そ全てのものは時代とともに変化し進歩するものであり、裁判の判決もその例外ではない。従って裁決書が昭和43年の最高裁判決をもとに原告らの審査請求を却下したのは余りにも時代の流れを無視したものであり、そのことを明らかにするため判決が時代とともにいかに大きく変わってきたかをいくつかの例によって示すこととする。

先ず、道路公害裁判についてみると、この分野の裁判の数は膨大であり、従ってその流れの概要のみを示すこととする。歴史的に見ると1990年代前半までは車による道路公害裁判は原告住民の敗訴となっていたが、1995年7月の西淀川訴訟で勝訴して以来その流れが変わり、その後の川崎公害裁判の勝利、そしてさらに最近の東京大気裁判の勝利へと繋がっている。その間とくに注目すべきは1995(平成7)年7月の国道43号線の道路管理の瑕疵—騒音等の公害に関する最高裁判決(甲第3号証)である。これは単に発生した被害に対する救済に止まらず、本事業が当然住民への被害発生が予測されており、当初からこれについての対策を実施すべきであったのにそれがなされなかったのは道路管理の瑕疵に当たるとして厳しく断罪していることは特記すべきである。さらに43号線は産業政策等の要請に基づき設置された幹線道路であって、地域住民はこの道路から受ける利益よりも騒音による被害がより大きく、それは受忍限度を越えるものとして国と公団に賠償を命じたが、これも極めて大きな意味を持っている。というのはそれまでは国の政策で造られた産業道路についてはそれ

によって住民に被害が発生しても公益優先の立場から住民は我慢せよという考え方に基づく判決が多かったのが、ここで被害住民の立場を重視する方向に大きく転換したからである。

さらに道路交通問題として関連したものとして2005年12月の小田急高架訴訟があり（甲第4号証）、原告適格について事業地内の地権者のみとされていた従来の判決を斥けて、騒音や振動などによる健康又は生活環境に著しい被害を直接的に受ける恐れがある人は全て原告適格があるとした。これもなるべく広く公害被害者を救済すべきであるという時代の流れに沿ったものである。

以上は道路供用後の道路公害に関するものであるが、建設以前の整備計画段階についての情報公開についても大きな前進が見られた。1995年に最高裁はダム建設に関する地質調査報告書の完成版の公開を認める判決を出したが、2004年7月には検討途中の文書の公開を認める判決を下した。すなわち、岐阜県の自動車道路整備計画に関する環境アセスメントの途中情報の公開を妥当とする判決を出した（甲第5号証）。これは計画段階では住民の参加を一切認めず、出来上がった計画に従って粛々と事業を進める中で住民に意見を述べる機会を与えるという旧来のやり方が行き詰まり計画段階から開かれた場で衆知を集めて議論する、いわゆるPI方式が生れたこと軌を一にするものであり、ここにも時代の大きな流れをみることができる。なお、道路交通問題ではないが、国民の知る権利を重視したものとして、公文書でなくても、それを作成する際の基礎となった未決裁文書でも決済文書と同じと見做して福井県知事に開示を命じた最高裁判決も時代の流れを反映したものとして注目に値する（甲第6号証）。

以上、最高裁判決を中心に、時代とともに国策による事業の公益性重視から国民の利益を重視する方法に変わってきた状況について述べた。勿論、この流れは下級審でも同じく顕著であり、特に道路公害訴訟では1審段階から被害住民が勝訴し、それが最高裁に至るという図式が定着している。もちろん、それ以外の分野でも、2009年10月の広島地裁による鞆の浦の埋め立て差止め判決にみられるように従来全く取り上げられることのなかった景観が公益に優先して保護されるようになった。これも環境の時代といわれる21世紀に当然のよ

うに生れたものであり、ここにも大きな時代の流れをみることができる。このような時代の流れを無視して 40 年以上前の判決を金科玉条として原告らの審査請求を却下して審議すらしなかった裁決は直ちに取り消されるべきである。

3. 内容の異なる事実に関する判例をもとに行った却下の採決は取り消されるべきである。

裁決が原告らの審査請求を却下する根拠とした判決は昭和 43 年 4 月の「登録実用新案の技術的範囲についての判定に対する行政不服審査請求法による異議申し立てについての裁決取消請求事件」である(甲第 7 号証)。その内容は実用新案特許に関する事件であり、これについての判決を道路建設の継続か中止かを問題とする原告らの審査請求(甲第 1 号証)に適用するのは、単に行政不服審査法に関する事件という共通点のみを取り上げたものであり、極めて不適切なものとして到底承服できない。

甲第 7 号証は実用新案の技術的範囲について 3 名の審判官によりなされた判定に対する不服審査請求であり、このような単一製品の技術に関する問題と事業費 4300 億円に上る横浜環状南線の事業の継続か中止かを決定する問題を同じ視点で論ずるのは見当外れもはなはだしいといわなければならない。上記製品の技術的範囲の決定によってどのような被害が発生するかは知らないが、高速 6 車線(場所により 10 車線)の南線事業の継続は、膨大な事業費を伴う点で国家財政に大きな影響を及ぼすだけでなく、事業継続により今後確実視される道路公害による被害者の数も限りなく大きく、しかも大気汚染や地盤沈下による被害の大きさは計り知れないほど深刻なのである。このように内容になんら共通性がないだけでなく、影響の及ぶ規模の大きさが全く比較すら出来ないほど異なる両事件を同一視した裁決は決して認めることが出来ない。

その点で原告らは行政処分取消請求事件に関する平成 20 年 9 月の最高裁大法廷判決(甲第 8 号証)がむしろ本件審査請求却下の裁決取消問題と共通性を有しており、この判決こそ参考にすべきであると考え。これは浜松市が遠州鉄道の立体交差事業の一環として上島駅の高架化と併せて駅周辺の土地区画整理事業計画を決定したのに対して、上記敷地内の土地所有者 32 名が事業計画

決定の取消訴訟を提起したものである。1審及び2審判決いずれも訴えを棄却したため最高裁に上告し、第3小法廷は上告人らの取消請求を受理して大法廷に回付した。内容の詳細は省き結論を述べれば、大法廷は上告人らの上告を受理して浜松市に対して事業計画決定の取消を命じた。

本判決が極めて重要な意義を有するものであることは、前節2. で述べたように時代とともに判決は変化し、進化するものであり、その原則を顕現した典型例であるということである。すなわち、事業計画決定は処分性のない青写真に過ぎないとして訴えを認めず、実際換地処分等が行われる段階で争えばよいとした昭和41年の大法廷判決を否定し、それでは救済のタイミングを逸するので事業計画決定に処分性を認め、この段階で実効的な権利救済を図るべきとしたことである。この判決は国民の権利と生活を重視する新しい時代を象徴するだけでなく、昭和41年の大法廷判決を変えるという実質的效果を齎したが、さらに言えばこの判決は裁決がその根拠とした昭和43年の最高裁判決(甲第7号証)をも変更するものと考えらるべきであり、裁決(甲第2号証)の不当性を示すとともに原告らの主張の正当性を示すものである。実際、国交省事業評価監視委員会の南線事業継続決定は、それによって当該事業の推進が図られ、その結果原告らをはじめ沿線住民は大気汚染や地盤沈下等による被害を受けるだけでなく、原告らを含む何千人もの地権者が土地収用される事態を招来する恐れもあるのである。裁決では上記事業継続決定は「性質上国民の権利義務に直接関係し、その違法又は不当な行為によって国民の法律上の利益に影響を与えるような法的効果を有しない」としてそれは「処分」に含まれず従って却下すると述べている。しかし上記したように、道路建設により住民を公害の被害者とするのは健康で文化的な最低限度の生活を営む権利を保障した憲法第25条に反し、さらに地権者の土地所有権への干渉は明らかに法的効果を有するものである。

以上のことから平成22年1月13日付国土交通大臣による裁決は取り消されるべきである。

II. 国土交通省事業評価監視委員会による横浜環状南線の事業継続決定は不当であり、

再審議すべきである。

1. 事業者は 10 年目の再評価時に事業継続の条件として付された付帯意見に反して事業を強行した。

平成 17 年 3 月 17 日に行われた国土交通省事業評価監視委員会による 10 年目の再評価の際、委員会は「環境保全対策について」と「合意形成について」の二つの条件からなる付帯意見を付して事業継続を認めた（甲第 9 号証）。事業評価監視委員会は「行政機関が行う政策の評価に関する法律」に基づいて設置されたものであり、この委員会が法に則り実施した再評価の会議において文書により付した付帯意見は単なる意見とは異なり法に裏付けられた遵守義務を伴うものと見做すべきものである。すなわちそれは勝手に無視すべきでなく必ず守るべき義務を伴うものである。

従って、10 年目の再評価から 5 年を経て 15 年目の再評価を行うに当たっては事業者がこの付帯意見を尊重し、これを忠実に守りながら事業を進めたかどうかを客観的に厳しく検証し、その結果によって事業継続か中止かを定めるべきものである。しかるに当該委員会がこのような検証を一切行うことなく事業継続を決定したのは行政機関が行う政策について厳正な評価を義務付けた法に反するだけでなく、納税者である国民に対する背反行為といわねばならない。以下に 10 年目の再評価から 15 年目に至る 5 年間に事業者がいかに付帯意見を無視して事業を強引に進めたかを示し、これを全く検証しないまま事業継続を決定した当該委員会の不公正と怠慢を厳しく糾弾するものである。

- 1) 事業者は質問集会を通じて住民との合意形成を図る努力を怠った。

事業者は事業内容について説明会を開いて説明すれば住民は理解できるはずだと考えているふしがあるが、このような一方的な説明によって住民のもつ様々な疑問や不安は全く解消されないのである。そこで平成 17 年 3 月の 10 年目の再評価に当たり住民との合意形成に努めるようにとの付帯意見が付されたのを受けて、原告らを含む住民らは事業者に質疑応答式の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、



居住環境と路線問題、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（甲第10～13号証）。これらの冊子に目を通すだけで環境アセスの不備や矛盾を指摘して強く改善を求める住民に対して事業者が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。特にその場で質問に答えられず、後刻文書で回答するとした問題は夥しい数に上り、甲第13号証の183頁以下10頁に示すように59項目に及んでいる。これらは質問集会当日に答えられなかったため、後日文書で回答する旨事業者は約束したにも拘らず、その後一切回答しないだけでなく現在に至るまでこの問題について何も言及していない。つまり、このまま放置してことを済ますと考えているとしか思われず、このことだけを見ても事業者が付帯意見に従って住民との合意形成のために努力する姿勢が全くないことがよく分かるのである。付帯意見など殆んど問題にしないかのような事業者の在り方は厳しく糾弾すべきであるが、特に不可解なのは、上記文書による回答をしていない事実を知りながら当該委員会でこの件が一切取り上げられることなく無視されたことである。60件余りの質問に答えない事業者でも住民との合意形成に努めたと判定したのだろうか。

2) 事業者は住民との話し合いを打ち切って庄戸地区の地質調査・ボーリング工事を強行した。

庄戸地区には3万3千平方メートルの道路予定地があり、事業者がここでの地質調査・ボーリングの実施を庄戸地区1300戸の住民に町会長を通じて申し入れたことから、平成20年1月20日(日)庄戸小学校体育館に300名以上の住民が参加して事業者(国交省及び東日本高速道路(株)(東日本(株)))と横浜市の三者との話し合いが行われた。住民が大気汚染、騒音、振動、地盤沈下などについての重大な懸念について事業者から十分納得のいく説明がなされていない中でボーリング工事を行うのは反対である旨強く主張するとともに文書を手渡した（甲第14号証）。これに対して東日本(株)は話し合いと並行し

てボーリングを実施するとして譲らず、再度 1 月 26 日(土)に庄戸会館で 80 名余の住民と前記当局三者との話し合いが行われた。この日も住民は合意形成が出来るまでボーリングを強行しないように強く求めるとともに文書を手渡した(甲第 15 号証)。しかし東日本㈱は住民との話し合いを打ち切って工事着工を強行する姿勢を変えなかった。

1 月 29 日と 30 日の両日に東日本㈱の担当者と工事車輛が道路予定地に来たが、そこに集まった 200 人余りの住民が工事強行に強く抗議したため工事車輛は退去した。ところが翌 31 日、住民が未だ深い眠りの中にいる午前 4 時に東日本㈱は 10 名余りの人員と工事車輛 9 台を道路予定地に進入させた。夜が明けるとともにこれを知った住民が馳せ参じてこれに強く抗議し、工事を中止して住民と話し合うように申し入れた。しかし東日本㈱の担当者はこれを拒否して工事を強行した。この間の事情については神奈川新聞も報道した(甲第 16 号証)。

以上のように事業者は住民との話し合いを打ち切って 1 月 31 日に工事着手を強行し 8 月 25 日までに 7 箇所 of ボーリング工事を行った。この間極寒にもめげず、酷暑も物ともせず延 5 千人(実数で 180 人)の住民が現場のフェンス前に集まってボーリング工事を監視し続けたが、これは素晴らしい環境を守りたい一心によるものであり、さらに住民との話し合いを拒否して工事を強行した事業者のやり方に対する激しい怒りによるものであったことは言うまでもない。

尚、付言すればボーリング工事は環境破壊を齎すトンネル掘削の前段階のものであり、これを住民との合意のない中で強引に着手したのは不当として 2 月 15 日に工事差止め請求を横浜地裁に提訴したが、同年 7 月 30 日に棄却された(資料省略)。

### 3) 事業者は地権者を無視して庄戸地区の設計・用地説明会を強行した。

庄戸地区 1300 戸の住民は道路建設予定地内に共有地を持つ地権者であるにも拘らず、事業者は平成 21 年 6 月 3 日に突如 6 月 29 日に庄戸地区の設計・用地説明会を開催する旨の文書を 5 町会の各町会長と道路予定地近傍

の100戸余りの住民のみに配布した。これに対して住民らは設計・用地説明会という重要な行事の開催を大部分の地権者を無視する不当な形で、しかも一方的に通告するのは平成17年3月の事業評価監視委員会の付帯意見にある「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」に反するものであるとして説明会の中止を文書で申し入れた（甲第17号証）。

しかるに事業者は説明会中止の住民の要求を無視して6月29日に庄戸小学校で説明会を強行しようとした。これに対して150名余りの住民が校門前に馳せ参じて事業者側代表に対して地権者無視でしかも一方的な説明会は中止するように強く要求した。しかし事業者側はこれに応じず、両者互いの主張を述べ合うやりとりが延々と続いた。こうして説明会の責任者である事業者側代表が住民と話し合っており、すべての参加住民が熱心にそれを聞いている最中に、事業者は約200メートルほど離れた別の場所にテントを張って異常な形の説明会を開いたのである。説明会の責任者が住民との話し合いを続け、参加した住民の全てがそのやりとりを熱心に聞いている最中に説明会が開かれることなど住民は全く考え及ばないことであるが、事業者は逆に意表を突き住民を騙す形で異常な説明会を実施したのである。このようなやり方が住民の不信を増大させたことは当然であるが、さらに許し難いのは、別会場の設定などの余りの手際の良さからみてこれは最初から意図的に仕組まれたものである可能性が高いことである。庄戸地区1300戸の地権者の大部分に告知しないという不当なやり方に加えて以上に述べたように住民を騙す形で別会場で僅か20名余り(内数名は庄戸地区以外)の住民を相手に説明会を行うなど事業者として許されないことと抗議し、猛省を促す旨の文書を庄戸1, 3, 4, 5町会長連名で国交省横浜工事事務所長宛に送付した（甲第18号証）。この中で6月29日の設計・用地説明会は開催されたとする事業者側の発言を撤回するよう求めたが、事業者はこれを拒否し、説明会は終了したとしてその手続きをとったのである。そこには付帯意見を尊重して住民との合意形成に努めようという姿勢は全く見られないのである。

尚、住民は事業者のこのような強引な事業の進め方について6月15日付、

7月8日付及び7月22日付の3回にわたる国土交通大臣に対して行政不服審査請求を行ったが、いずれも甲第2号証と同じく昭和43年の最高裁判決をもとに却下された(資料省略)。

4) 東日本(株)は朝日平和台地区で計画的な騙し討ちによる幅杭打ちを強行した。

約300戸なら成る朝日平和台地区は6車線の横浜環状南線とそのアクセス道路である上郷・公田線(4車線)計10車線が住宅内を貫通する計画予定地に当たるため、1988年以来横浜環状道路(圏央道)対策連絡協議会(連協)とともに生活環境破壊のこの計画に強く反対してきた。そのため当該地区内での作業を拒否して幅杭打ちも行われなかったが、平成21年5月末、東日本(株)は予告なしに突如幅杭打ちのための測量を強行した。これに対して作業阻止行動を含めて住民が強く抗議したため東日本(株)は作業を中止し、住民との話し合いの結果、シールド工法への変更等を説明したいとして6月30日と7月31日の2回にわたり自治会館で説明・質問集会を開催することになった。

ところが、7月31日の第2回の集会が予定通り14時から開催され、真剣な討議が未だ終わらない16時ころ、多くの住民が集会に参加している隙を狙って、東日本(株)の別働隊が幅杭打ちを強行して作業を完了させたのである。これは明らかに計画的な騙し討ちであり、自治会長名で東日本(株)社長に対してこのような行為は平成17年3月の事業評価監視委員会が付した付帯意見に違反するものとして厳しく糾弾する文書を送付した(甲第19号証)。その中で住民に対する文書による謝罪、強行した幅杭の撤去、及び担当責任者の処分を求め、これに対する誠意ある回答を求めた。しかるにその後、現在に至るまで社長からの回答は一切ないばかりか、東日本(株)横浜工事事務所の工事長名の回答書を持参して自治会長に差出そうとしたが、もちろん社長の回答でないものを受け取る訳には行かないとして持ち帰らせた。

以上1)から4)に述べたように、平成16年度の10年目の再評価時以来の5年間の事業者の事業の進め方は、住民との合意形成に努めるようにという10年目の付帯意見を全く無視したものであり、このことを一切審議しないまま南線の事業継続を決定したのは不法不当な評価として取り消されるべ

きである。

2. 平成 21 年 11 月 24 日の事業評価監視委員会の審議はその名に値しない単なる儀式に過ぎない。

事業評価監視委員会という名称について誰しもそれは事業について厳しい審議を行ったうえで正しい評価をし、さらに事業のあり方や進め方について監視するものと思うに違いない。しかし平成 21 年 11 月 24 日に行われた委員会はその名とは全く反対の単なる事業継続のお墨付きを与えるための儀式に過ぎないことが分かった。以下具体的にそのことを示すこととする。

- 1) 委員会開催の日時を住民に一切報せないまま突如開催した。

住民は各委員に対して委員会開催前に資料等を提供して自分達の主張を理解してもらうために委員会がいつ開かれるかについて当然大きな関心があった。そこで原告らを含む住民らは 1 ヶ月以上前から国交省横浜国道事務所と関東地方整備局に赴き、担当者に対して横浜環状南線がいつ委員会で取り上げられるかについて質したが、それは不明であるとして答えず、その後も同じ回答を繰り返してきた。ところが 11 月 17 日(火)に原告らは記者発表と整備局からの電話により 11 月 24 日に委員会が開かれ、そこで南線が取り上げられることを知ったのである。1 週間前といっても土、日、休日を挟むため残り週日は 4 日に過ぎず、余りにも切迫した事態に直面して慌てるとともに直前まで情報を隠して騙し討ち的に委員会を開催する事業者のやり方に心底からの怒りを覚えたのである。

そこで当日夕方直ちに横浜国道事務所に赴き、このような騙し討ち的なやり方に厳しく抗議したが驚くべきことに南線が 24 日の委員会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たという。これが単なる言い逃れでないことは、その時点で国道事務所では南線に関する委員会での検討資料を作成する最中であったことである。そこで原告らは横浜環状南線計画の抜本の見直しを求める文書（甲第 20 号証）を渡してこれをその検討資料に取り入れるように求めた。南線事業の直接の担当者にすら報せない中で南線を再評価の対象に取り上げたのは異常であり、これは住民への漏洩

を恐れて秘密裡にことを進めたためとしか考えられない。平成 17 年 3 月の 10 年目の再評価の際は 1 ヶ月以上前に南線が再評価対象に取り上げられる旨住民に知らせたのに対して今回は住民への完全な情報遮断の裡にことを進めたのはなぜなのか不可解という外ない。

ついで翌 18 日に関東地方整備局に赴き、計画調整課の担当者に対して、住民に一切報せない中、週日 4 日を残すだけの時点で記者発表で公表するという住民無視のやり方をしたことを厳しく追及し、その理由を質したが担当者は一切答えることが出来なかった。そこで持参した質問集会記録 4 冊(甲第 10～13 号証)一揃いを委員全員に急いで配布するよう担当者に依頼した。委員会直前までなぜ住民に南線取り上げのことを一切知らせなかったかについての理由について整備局でも全く要領を得なかったので、委員会の責任者である森地委員長に説明を求めるため 11 月 20 日に原告らは政策研究大学院大学(東京)に赴き同氏に面会を求めたが会議中のため会うことが出来ず、比留間連協会長名の要望書(甲第 21 号証)を秘書に託した。この中で週日僅か 4 日を残すのみという切迫した時点に至るまでなぜ南線を再評価対象として取り上げることを隠し続けたのか、その騙し討ち的やり方に強く抗議するとともに住民のみならず国民全体が納得できるような厳正公正な委員会運営を求めた。しかるに以下に述べるように委員会運営は住民のこの要請を無視して単なる儀式として行われた。

- 2) 僅か 2 時間半の審議で事業費約 1 兆 3 千億円に上る 13 件の全てを事業継続としたのは異常である。

平成 21 年度第 3 回の事業評価監視委員会は 11 月 24 日 15 : 30 から 18 : 00 までの間に河川、公園、道路の各事業 13 件について審議を行なった(甲第 22 号証)。事業費の合計が 1 兆 3 千億円に上る 13 件の事業の再評価を僅か 2 時間半で行うこと自体無謀であるが、さらに驚くべきことはこれら全ての事業継続が認められたことである。(公園事業 1 件が保留となったが、これも事業継続を前提としたものであり当然継続と見做すべきものである)。

このような会議運営は国民の常識から見て驚きを超えて呆れて物が言えな

いというのが本当である。というのは政権交代によってコンクリートから人へと大きく政策転換がなされて公共事業が厳しく見直されつつある中での出来事だからである。しかも 800 兆円を超える負債を抱えて国家財政が危機的状况にあり、少しでも無駄を省くために必死になって予算の仕分け作業が公開で行われている一方で、国民の目の届かないところで膨大な予算を伴う事業の継続が易々と進められているのは不可解というよりむしろ奇怪という外ない。常々政府自から国民の目線に立って全てことをオープンに進めると言明している中でこのような事態が起きたことは大きな誤りであり、是非公開の場で十分時間をかけて審議をやり直すべきであり、そのことを強く求めるものである。

- 3) 横浜環状南線の事業継続決定は一切の審議のない中でなされたもので無効であり再審議すべきである。

平成 21 年 11 月 24 日の事業評価監視委員会の議事次第（甲第 22 号証）には河川、公園、道路事業について審議するとされており、150 分で 13 件の事業の再評価が予定されていた。審議とは「つまびらかに事の可否を論議検討すること(広辞苑)」とあるように、時間をかけて十分論議して物事を決めることであり、1 件あたり 10 分そこそこの議論など審議とは言わないのである。この意味で事業費 4300 億円の横浜環状南線についてわずか十数分という短時間で事業継続を決定したのは一切の審議なしの決定といわれても反論できないであろう。

以下このことを委員会の議事録を検証することによって具体的に示すこととするが、今回の 15 年目の再評価の際の議事録のうち、本件と直接関係するものとして道路事業の審議の部分（甲第 23 号証）を証拠として取り上げる。このうち横浜環状南線に関する審議は 15 ページの岩崎(美)委員の発言から 19 ページの森地委員長の発言までである。なお、この審議の様子がどのようなものであったかを鮮明にするために 10 年目の再評価の際の議事録（甲第 24 号証）と対比して論ずることとする。最初に審議がどのように行われたかを実質的に示すものとして委員の発言についてみると、10 年目が約

8840 字に対して 15 年目は約 1760 字であり、今回の議論は 5 年前のそれと比べて 5 分の 1 以下に減少している。これについて単に量的な比較で会議の様子を云々するのはどうかという反論があるとすればそれは見当外れである。なぜなら委員の発言の多少はそのまま審議が時間をかけて詳細且つ丁寧になされたか否かを示すものだからである。

以上のように量的に見ると 15 年目の審議は 10 年目のそれと比べてはるかに簡略でしかも粗雑であり、これは両者を読み比べれば何人も認めるはずである。10 年目の場合、どの委員も事業内容をよく勉強し、住民の意見も十分検討した上で発言していることがよく分かるのに対して、15 年目の場合は、内容についてよく分からないので教えて欲しいとか説明をお願いするといった類のものが多く、果たして事業内容や住民の意見についてどれだけ検討したのか甚だ心もとない感がある。実際、住民はこの 5 年間に行われた 6 回の質問集会の記録集 4 冊を事業者を通じて全委員の手許に届けており、事業者が住民との合意形成にどれだけ努めたかを最もよく示すこれらの資料が委員会で取り上げられて議論されることを強く期待していたのである。しかるに驚くべきことに委員のうち誰一人としてこれに言及して議論することはなかった。前述したように、南線が審議されることを事業者が住民に直前まで秘したため、上記の冊子が委員の手許に届いたのも委員会直前だったと思われるがそれにしても一応手許に届いたこれらの重要資料について委員からの議論が一切なかったのは異常という外ない。

なぜこのように委員の発言が少なく議論が低調だったかは単なる偶然ではなく、そこには何らかの理由があったとみるべきである。その一つとして、10 年目のときは各委員が的を射た質問をして議論も活発に行われ、さらに「相談の窓口をつくりますよと言って、それで本当の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」とか、「・・・最初は言い方を間違えたんだ、ときっちり謝るほうが、話が早いだらう」といった事業者にとってはかなり耳の痛い厳しい発言などもあったことから、安易に事業継続を決定するわけにいかず、結局付帯意見を付けざるを得なかったという経



緯がある。15年目では10年目の苦い経験を踏まえて、議論を長びかせたり、紛糾させたりせず、スムーズに終わることに事業者が腐心した結果このような低調な審議状況になった可能性も否定できない。もともと、これは推測に過ぎないが、ただ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浜環状南線を議題に取り上げたのかその理由を聞いたところ、それは上から声があったというニュアンスの発言があった。ここで言う上からの声は誰をさすかはわからないが、南線建設推進の立場にある事業者側の人であることは間違いなく、南線を取り上げることを伝えたその声の中に会議運営の在り方についても言及したと考えるのは決して見当外れではないだろう。

#### 4) 事業評価監視委員会の審議における「栄区まちづくり行動計画」の誤った引用

11月24日の事業評価監視委員会当日、住民約30名が別室でテレビモニターにより会議の様態を視聴した。南線に関する審議は岩崎(美)委員の質問に始まり、その中で同委員は前回10年目のときに付せられた付帯意見で環境の問題と合意形成の二つがあったが、前回と比べて合意は形成されつつあるのか、また環境保全については新しい手法を取り入れて対策は進展したのか、この5年の実績を説明して貰いたいと述べた。これは今回の15年目の再評価に当たって先ず検討すべき最も重要な問題であり、住民は事業者がこれに対してどのように答えるかを耳をすませて聞き入った。ところが事業者は合意形成が全ての住民と完全になされているわけではないが、地元横浜市の栄区が行っているまちづくり行動計画原案の中に横浜環状南線が盛り込まれており、合意形成の努力は着実に実っていると答えている。また環境保全については新しい技術が出ているものは当然真摯に取り込む努力をしているとして植樹について外来種でない地域のものを育てて植樹するなどの努力をしていると答えている(甲第23号証)。

事業者のこの回答は委員の正当な質問に全く答えようとせず、これをはぐらかすだけでなく、さらに欺くものであり、このような不誠実な答えは決して

て容認できるものではない。先ず環境問題について言えば、岩崎(美)委員は住民ら作成の第1回質問集会記録(甲第10号証)にあるように、現在事業者が大気汚染測定に用いている方法は30年前の古いプルーム・パフモデルであり、現在世界の先進国で用いている新しい三次元流体モデルを使うべきであることを住民が強く主張していることを取り上げたのである。すなわちこの5年の間に事業者は新しい三次元流体モデルを用いて大気汚染の測定を行っているかということ問うたのである。これに対して事業者は未だにプルーム・パフモデルを用いていることを隠し、新しい技術を真摯に取り込む努力をしていると答えており、これは明らかに委員を欺くものである。しかもその真摯な努力の一例として植樹を取り上げており、これは極めて悪質なはぐらかしである。このように環境問題についての事業者の答えは極めて不誠実なものであり、決して容認し看過できるものではないが、ここでは、合意形成の例として事業者が栄区まちづくり行動計画を挙げた問題を取り上げて追及することとする。

事業者は付帯意見で求められている住民との合意形成に向けての努力が着実に実っている例として栄区まちづくり行動計画原案に横浜環状南線が盛り込まれていることを挙げ、宛もこれが最大の成果であるかのように主張している。しかし付帯意見が求めている合意形成とは事業者と住民とくに南線建設反対の住民との合意形成であって、行政が行っているまちづくり行動計画の類とは何の関係もないのである。しかも平成21年11月6日発表の「栄区まちづくり行動計画」原案(甲第25号証)には「横浜環状南線建設については賛否がありますが、・・・」とか「・・・より多くの住民の皆さんの理解を頂きながら取組を進めていく必要があります」といった表現になっていて、南線建設について栄区住民の合意はまだ得られていないことが分かるのである。それにも拘らず栄区まちづくり行動計画に南線の記載があることだけをもって住民との合意形成が出来たとし、宛もこれが大きな成果であるかのように例示するのは索強附会も甚だしく、逆にこれは住民との合意形成の成果は何もなかったことを告白していることに外ならない。

ただ、もし栄区住民の大多数が南線建設に賛成し支持している事実があれば、付帯意見で言う合意形成とは別の意味としても南線建設を正当化する理由の一つになるであろう。しかし事実はそれと反対に栄区民の多くは南線建設に反対というのが本当である。そのことは栄区長主宰の栄区まちづくり行動計画検討委員会の議事録を見れば明らかである。この委員会は甲第 25 号証にあるように外部有識者 3 名のほか栄区の各種団体の代表者 27 名から成り、栄区民の意見を広く反映するものとされている。したがってこの委員会における委員の意見がどのようなものかは大変興味があり、また重要である。平成 21 年 9 月 9 日の第 1 回、9 月 30 日の第 2 回検討委員会の議事録の中で道路・交通関係についての発言を見ると、大部分の意見は首都圏では稀な栄区の素晴らしい自然環境は何としても保持して後世に残したいというものであり、横浜環状南線の建設促進を訴えたのは 3 名にしか過ぎない。このためまちづくり行動計画原案に南線の建設促進を強く主張できず、賛否両論があるという表現にせざるを得なかったのである。

この原案は平成 21 年 11 月 6 日に記者発表されたが、その後間もなく開かれた事業評価監視委員会で事業者はこの原案を住民との合意形成の成果として取り上げたのである。前述したように合意形成とは全く無関係なこの原案の情報を事業者がどのようにして入手したかは分からないが、丁度良いタイミングで出たものとしてこれに飛びついたとしか思われたい。栄区まちづくり検討委員会の実情を全く知らない事業評価監視委員会の委員に対して、内容の全く異なるものを住民との合意形成の成果として提示したのは意図的か否かを問わず公務員として決して許されない行為である。このような欺瞞的なやり方で公共事業の再評価がなされたことを厳しく弾劾するものである。さらに付言すれば、原案発表後それに対する区民の意見の一覧（甲第 26 号証）が平成 22 年 2 月に刊行された。それによると 609 名・団体から意見が出され、テーマ毎に分類して 197 件になったがこのうち道路・交通が 90 件（45%）で最も多くなっている。そしてこの 90 件の内容をみると自動車専用道路の整備促進は反対又は問題ありとするものが大半を占め、88%に達し、そ

の中の1件には551名の署名が添付されていたのである。この結果は原案検討委員会の委員の意見と同じ結果であり、このことは栄区民の大多数が横浜環状南線の建設に反対していることを示すものである。

この結果が栄区民の意見を代表するものであることを疑う人はいないと思うが、されにこれを補強するものとして1991年1月に横浜市都市計画審議会に提出された横浜環状南線計画に対する区民の意見書があり、これを報じた新聞記事を示す(甲第27号証)。意見書は栄区だけでなく横浜市全域さらには市外在住者も提出しているが、栄区だけに限ってみると、栄区人口の20%にあたる約25,500人から総計17万通の反対意見書が出されたのに対して、賛成者は僅かに2,000人に過ぎなかった。すなわち南線建設反対92%に対して賛成は8%であり、栄区民は圧倒的に南線建設に反対したのである。もちろん、これは20年近い前の区民の意見であるが、これが大きく変わっていないことは今回の栄区まちづくり行動計画作成の段階で示された区民の意見と殆んど同じであることから明らかである。以上のように南線建設の反対の区民の意見は計画発表以来一貫して変わっていない事実を無視して事業評価監視委員会で事業者が栄区まちづくり行動計画原案を住民との合意形成の成果として挙げたのは明らかな誤りであり、直ちに撤回するよう強く求める。

次に住民として看過できない出来事について付言する。本年2月に正式決定された栄区まちづくり行動計画の中に住民にとって納得できない記述があることである。すなわち、原案になかった「平成21年11月に開催された国土交通省関東整備局の事業評価監視委員会では、横浜環状南線の継続が了承されました」との文言が追加されているのである(甲第28号証)。この記述がなぜ追加されたのはわからないが、平成21年11月24日の事業評価監視委員会で事業者が栄区まちづくり行動計画を取り上げたのに呼応するかなのようなこの記述は事業者と栄区との間に何らかの連絡があったのではないかと疑いを抱かせるに十分である。栄区長としてはまちづくり行動計画作成の段階で示された大方の区民の意見は南線反対であることを十分承知していたはずであり、従って事業者が平成21年11月の事業評価監視委員会で、行

動計画原案を住民との合意形成の成果として提示したことを知った段階でそれが誤りであることを指摘して抗議し訂正を求めるべきだったのである。その誤りを放置しただけでなく南線事業継続の委員会決定を事業計画の中に追加したのは栄区民の意見を曲げたものとして厳しく批判されるべきである。

以上請求の原因Ⅰ．で平成21年12月3日付原告らによる国土交通大臣宛行政不服審査請求の却下は不当であり、これを取り消すべきである旨を述べ、Ⅱ．において国土交通省関東整備局事業評価監視委員会による横浜環状南線事業の継続決定は取り消して再審議すべき旨を要求した。裁判所におかれては厳正公正な審議により原告のみならず納税者である国民も等しく納得できる判決を下されることを強く求める。

以上

## 証 拠 方 法

1. 甲第1号証 原告らによる国土交通大臣宛審査請求書（コピー）
2. 甲第2号証 甲第1号証の審査請求書に対する国土交通大臣の裁決書（原本）
3. 甲第3号証 最高裁（第二小法廷）平成7年7月7日判決（コピー）
4. 甲第4号証 小田急高架訴訟最高裁判決に関する2005年12月8日付朝日新聞記事コピー
5. 甲第5号証 岐阜県の自動車道整備計画に関する環境アセスメント公開についての2004年7月1日付新聞記事コピー
6. 甲第6号証 2004年9月10日最高裁判決に関する新聞記事コピー
7. 甲第7号証 昭和43年4月18日最高裁判決（コピー）
8. 甲第8号証 最高裁平成20年9月10日大法廷判決（コピー）
9. 甲第9号証 平成17年3月17日横浜環状南線の10年目の再評価に当たり国交省事業評価監視委員会が付した付帯意見（コピー）
10. 甲第10号証 「大気汚染予測について」の質問集会記録（2005年12月）（原本）
11. 甲第11号証 「地盤沈下について」の質問集会記録（2007年10月）（原本）
12. 甲第12号証 「地盤沈下について」の質問集会記録（2008年8月）（原本）
13. 甲第13号証 「騒音・振動、居住環境と路線問題、費用対効果」についての質問集会記録（2009年9月）（原本）
14. 甲第14号証 2008年1月20日付庄戸1, 3, 4, 5各町会長連名の事業者宛抗議書（コピー）
15. 甲第15号証 2008年1月25日付庄戸1, 3, 4, 5各町会長連名の事業者宛申し入れ書（コピー）
16. 甲第16号証 庄戸地区ボーリング工事強行に対する住民の抗議活動に関する新聞記事コピー
17. 甲第17号証 平成21年6月12日付連協会長と庄戸三丁目会長の事業者に対する設計・用地説明会中止申し入れ書（コピー）
18. 甲第18号証 平成21年7月13日付庄戸1, 3, 4, 5各町会長連名の東日本高速道路(株)横浜工事事務所長宛抗議書（コピー）

19. 甲第 19 号証 平成 21 年 8 月 2 日付朝日平和台自治会長より東日本高速道路株式会社への抗議書（コピー）
20. 甲第 20 号証 平成 21 年 11 月 17 日に事業者到手渡した連協作成の横浜環状南線抜本見直し要求文書（コピー）
21. 甲第 21 号証 平成 21 年 11 月 20 日付連協会長より森地委員等宛要望書（コピー）
22. 甲第 22 号証 平成 21 年 11 月 24 日開催の関東地方整備局事業評価監視委員会議事次第の一部コピー
23. 甲第 23 号証 平成 21 年 11 月 24 日開催の関東地方整備局事業評価監視委員会議事録の一部コピー
24. 甲第 24 号証 平成 17 年 3 月 17 日日開催の関東地方整備局事業評価監視委員会議事録の一部コピー
25. 甲第 25 号証 平成 21 年 11 月刊行の「栄区まちづくり行動計画」原案の一部コピー
26. 甲第 26 号証 平成 22 年 2 月刊行の「栄区まちづくり行動計画」原案に対する意見一覧（一部コピー）
27. 甲第 27 号証 横浜市都計審に提出された横浜環状道路事業に関する意見書についての 1991 年 1 月 25 日付新聞記事コピー
28. 甲第 28 号証 平成 22 年 2 月刊行の「栄区まちづくり行動計画」の一部コピー

#### 付 属 書 類

- |   |       |
|---|-------|
| 1. 訴状副本   | 1 通   |
| 2. 甲第 2 号証原本  | 2 通   |
| 3. 甲第 10～13 号証原本  | 各 2 通 |
| 4. 甲第 1 号証ないし甲第 28 号証<br>（甲第 2 号証および甲第 10～13 号証を除く）（写し） | 各 2 通 |

以上のとおり申し立てます。