

審査請求却下取消請求事件

訴 状

平成 26 年 1 月 31 日

東京地方裁判所民事部 御中

原 告 比 留 間 哲 生

~~(送達受取人)~~

〒247-0022 神奈川県横浜市栄区庄戸三丁目 25 番 7 号

(送達場所)

電 話 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

(送達場所)

電 話 045-893-4877

原 告 柴 田 哲 夫

〒247-0014 神奈川県横浜市栄区公田町 774-5-28-4

(送達場所)

電 話 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

(送達場所)

電 話 045-894-5336

被 告 国

法務大臣 谷 垣 貞 一

東京都千代田区霞が関 1-1-1

訴訟物の価格 160 万円

ちょう用印紙代 1 万 3000 円

目 次

第1. 請求の趣旨

第2. 請求の原因

I. 平成 25 年 7 月 30 日付国交大臣による原告らの行政不服審査請求の却下は不当である

1. 本件不服審査請求却下は行政不服審査法（以下「法」という。）の目的に反し、その精神を無にするものである
2. 南線の事業継続の決定は行政処分又は行政庁の公権力の行使以外の何ものでもない
 - 1) 裁決書の記載は韜晦且つ非論理的である
 - 2) 南線の事業継続決定は関係住民にとって重大且つ深刻である

II. 専門家の意見を聴かずに行われた委員会の審議は法に違反する

1. 法は条文により専門家の意見を聴くことを定めている
2. 委員会は地盤工学の専門家を外部委員として意見を聴くことを決定
 - 1) 住民の再三にわたる要請に応える形で専門家の意見を聴くと委員長が言明
 - 2) 地質学と地盤工学の考え方は基本的に異なる

III. 地盤工学の専門家小泉委員の意見の非科学性とこれに対する批判と意見

1. 南線事業を進める上で軟弱地盤・盛土・地震など殆んど障害にならないとする小泉委員の意見は楽観的過ぎる
2. 関係住民である本田瑛美氏の疑問と反論
3. 福島大学教授柴崎直明博士の意見と批判
4. 新潟大学名誉教授立石雅昭博士の意見と批判

IV. 南線計画は抜本的に見直すべきである

1. 南線計画は地質学的、地震学的観点から見て不備で危険な計画である
2. 南線計画は国民主権を定めた憲法第 1 条に反する
 - 1) 住民不在、住民無視の南線計画
 - 2) 南線計画は誰がどこで計画したのか
 - 3) 事業評価監視委員会の存在理由は何か

V. おわりに

第1. 請求の趣旨

1. 平成 24 年 12 月 26 日に開催された国土交通省事業評価監視委員会（以下「委員会」という。）における一般国道 468 号首都圏中央連絡自動車道(金沢―戸塚)（横浜環状南線）の事業の再評価の審議において、委員会が地質学と地震学の専門家の意見を一切聴かないまま同事業の継続が妥当と意見表明し、これを受けて国土交通大臣（以下「国交大臣」という。）が同事業の継続を決定したのは再評価に関する法律に違反するものであり、今回の処分を取り消し、地質学と地震学の専門家を含めて改めて厳正且つ科学的な審議を行うことを求める。
2. 訴訟費用は被告の負担とする。

第2. 請求の原因

原告らの立場

はじめに原告らの立場を明らかにする。原告らは一般国道 468 号すなわち横浜環状南線（以下「南線」という。）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 7、環境を守る会 8、オブザーバー 3、計約 3500 戸）に属し、比留間は会長、長谷川は事務局長、柴田は前会長、永田は法律・都市計画担当である。

I. 平成 25 年 7 月 30 日付国交大臣による原告らの行政不服審査請求の却下は不当である

1. 本件不服審査請求却下は行政不服審査法（以下「法」という。）の目的に反し、その精神を無にするものである

平成 25 年 7 月 22 日付原告らによる国交大臣に対する不服審査請求（甲第 1 号証一添付資料を除く）に対して 7 月 30 日付でこれを却下するとの裁定がなさ

れた（甲第2号証）。その理由として法第2条第1項の定めを記した上で以下の判例を引用している。

「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、その違法また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、行政庁の行為であっても、性質上右のような法的効果を有しない行為は、行政不服審査請求の対象となり得ないと解すべきである。」（最高裁判所昭和43年4月18日判決）

以上のように、裁決書は法律や判例を引用して行政不服審査請求の対象を極めて限定的なものとして本件審査請求を却下しているが、これは法の目的に反し、その精神を無にするものである。なぜなら、法第1条第1項には「この法律は、行政庁の違法また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立てのみちを開くことによって、簡易迅速な手続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。」として、行政の行為に関して国民に広くみちを開き国民が行政をチェックし、ものをいう機会を広く認めているのである。ここでとくに重要なのは「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」として、違法又は不当な処分だけでなく、その他公権力の行使に当たる行為すべてを不服審査請求の対象としていることである。このように法は審査請求の対象を広く認めているのに対して、裁決書は法律や判例を我田引水して対象を狭く限定的にして請求を却下したのである。

これは行政庁による公権力の行使による不利益を蒙った国民に不服申立てのみちを開くことによって、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法の精神に反し、逆に行政の不当且つ違法な行為に対する国民の批判を封ずるために法を利用していると思われないのである。

以上は決して原告らの一方的な見方ではなく、事実がそれを証明しているのがある。すなわち、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

交大臣宛審査請求(道路局扱い)39 件のうち、却下 23 件、棄却 14 件で処分救済はわずかに 2 件に過ぎず、審査請求の 95%は却下又は棄却になっている(原告の一人が情報公開請求した結果)。これを見れば現実には国民に広く不服審査申立てのみちを開くという法の精神など完全に無視した運用がなされていることがよくわかる。国民は好き好んで不服審査請求をするわけではなく、そこには止むを得ない事情や切羽詰った状況などがあるからであり、行政はそれを真摯に受け止めて対応すべきであるにも拘らず、請求の 60%は門前払いで却下して一切審議していないのである。国民の立場から見れば、これでは法は一体何のためにあるのか、その存在理由は何かと問いたいのである。

2. 南線の事業継続の決定は行政処分又は行政庁の公権力の行使以外の何ものでもない

1) 裁決書の記載は韜晦且つ非論理的である

裁決書は南線の再評価に係る決定は、行政庁の公権力の行使に当たる行為に該当しないとして次のように述べている。「再評価の実施主体である地方整備局が、諮問機関として設置した委員会に意見を聴き、対応方針(案)を決定し、これを受けて国土交通本省が事業の継続の有無又は見直し等の対応方針を決定し、その結果を公表するものとなっている。」。さらに続けて「以上のように、政策評価は、・・・行政内部の意思決定に留まるものと言える。したがって、横浜環状南線の再評価に係る決定は、行政庁の公権力の行使に当たる行為には該当せず、国民の法律上の利益に影響を与えるといった法的効果を有する行為とはいえない。」と述べている。

このような自分勝手に韜晦且つ非論理的な言い分は未だかつて見たことがない。平成 24 年の南線の再評価に当たり、関東地方整備局の諮問機関である委員会が妥当と意見表明し、これを受けて国交大臣が最終決定してこれを広く天下に公表したのである。これは誰が見ても法第 1 条第 1 項及び法第 2 条第 1 項に言う公権力の行使であり、そうでなければ一体それは何なのか。

上記にある「政策評価」とは委員会による南線の事業継続は妥当との意見表明のことであり、これが行政内部の意思決定に留まるものであることは当

然である。ところが、そのあとにしたがってとして、国交大臣による南線の事業継続の決定は公権力の行使に当たる行為には該当しないというのである。すなわち、これは論理的には委員会による政策評価が行政内部の意思決定に留まるから、これを受けて正式な南線の事業継続を決定した国交大臣の行為は公権力の行為にあたらないと言っていることである。これは下部組織の有り様が大臣決定のそれを決めるということであり、このような非論理的であり得ない主張をしてまで不服審査請求を却下しているのが実情であり、これまで大部分の請求が一切審理されないまま終わるのは当然である。

2) 南線の事業継続決定は関係住民にとって重大且つ深刻である

裁決書は、国交大臣による南線の事業継続決定は公権力の行使に当たらないとごく些細な問題に過ぎないとしているが、関係住民にとってそれは生活に直接関わる重大で深刻な問題である。南線は沿線の万に及ぶ住宅密集地の真ん中を縦断して6車線の大型高速道路を建設する計画であり、もし建設された場合大気汚染や地盤沈下などの公害により、間違いなく住民の健康や生命、財産に深刻な被害を及ぼすのである。このような道路が、環境対策が不十分なまま建設が進められていることを関係住民は恐れており、このような中で事業継続の有無か見直しかは住民にとっては何にも増して重大な関心事である。このように関係住民にとって健康や生命、財産に関わる国交大臣の南線事業の継続決定が公権力の行使に当たらないという主張は公害を恐れる住民の存在など一切眼中にないと言いか言いようがない。

II. 専門家の意見を聴かずに行われた委員会の審議は法に違反する

1. 法は条文により専門家の意見を聴くことを定めている

法第3条第2項第2号には「政策の特性に応じて学識経験を有する者の知見の活用を図ること」と定めている。ここで注目すべきことは、「活用を図ること」として専門家の意見を聴くことを義務付けていることであり、これを受けて委員会運営要領第8条には「事業の特性や技術的判断を審議に反映するため、特定の事項について外部の意見を聴く必要がある時は、委員会は、委員以外の学

識経験者に対して会議への出席または書面による意見の提出を求めることができる」とある。これも表現は義務とされていないものの、法第3条第2項2号を受けたものとして、当然義務的に行うことを定めたものと考えられる。なお、法で「特性に応じ」と言い、委員会要領で「事業の統制」と言っているのは、軟弱地盤地帯や大地震発生確率の高い地域に日本最大の大型トンネルを掘削する南線事業のようなものを指していると言うべきである。

このように、委員会の審議に専門家の意見を反映することが法により義務付けられているにも拘らず、それをしないまま審議が行われるとすれば、それは決して信頼できないため、原告らは委員会に対して再三にわたり専門家の意見を聴くことを要請した。すなわち、平成24年5月25日と10月22日に家田委員長と面談した際このことを要請した。さらに平成24年10月16日付で「委員会への再度のお願い（要請）」の文書を提出して、委員会に地質学と地震学の専門家を入れて徹底的に議論して頂きたい旨を申し入れた（甲第3号証）。

なお、その上で12月3日付で家田委員長に文書で地質学者を審議に参加させるよう要請した（甲第4号証）。

2. 委員会は地盤工学の専門家を外部委員として意見を聴くことを決定

1) 住民の再三にわたる要請に応える形で専門家の意見を聴くと委員長が言明

10月22日の委員会で家田委員長は次回11月26日の委員会に専門家を外部委員として迎えて意見を聴くと言明し、テレビモニターで視聴していた住民はその発言に大喜びした。然るに11月26日に外部委員として出席した小泉委員は、地質学でなく地盤工学の専門家であることがわかり、地質学の専門家の意見を聴きたく、そのことを要請していた住民にとって大きく期待が裏切られた。委員会としては、住民は地質学と地盤工学の違いなど知らないだろうから、地盤工学の専門家の意見を聴けばそれで納得するに違いないと考えたのかもしれないが、それはあまりにも住民を無知扱いするものである。一般常識として地質学と地盤工学の考え方が異なることについては住民といえども一応の知識は持っており、従って再三にわたり委員会に要請したのは地盤工学でなく地質学の専門家の意見を聴くことであった。

2) 地質学と地盤工学の考え方は基本的に異なる

地質学と地盤工学の考え方が基本的に異なるのは、地質学では、例えば南線のように軟弱地盤地帯の盛り土地域に 6 車線のトンネルを主とする大型高速道路を建設する計画については、地質学に基づき果たして安全な形で可能かどうかを科学的に検討して計画の是非を判断するのである。これに対して地盤工学では軟弱地盤で工事が困難と危険を伴う恐れがあっても、補強を施すなどして事業を進めることを前提にしてすべて判断する。従って、地盤工学の専門家が事業計画の中止を勧告することは実際問題としてあり得ないのである。これに対して、地質学の場合は、あくまでも学問的に地質の状態を調べた結果をもとに計画が安全かどうかを判断し、安全が保障されない場合は事業中止の勧告もあり得るのである。委員会が地質学の専門家の意見を聴くようにという住民の要請に応じなかったのは、このことを恐れたためとしか考えられないのである。

Ⅲ. 地盤工学の専門家小泉委員の意見の非科学性とこれに対する批判と意見

1. 南線事業を進める上で軟弱地盤・盛土・地震など殆んど障害にならないとする小泉委員の意見は楽観的過ぎる

平成 24 年 11 月 26 日の委員会で小泉委員の意見陳述が行われ、住民らはテレビモニターでこれを視聴した。小泉委員は事務局に用意させた資料（甲第 5 号証）を見ながら意見を述べ、これが委員会議事録に掲載されている（甲第 6 号証）。ここに記載された小泉委員の意見は、前に述べた地盤工学の考え方をそのまま示す典型的な例である。すなわち、小泉委員は、南線沿線は盛土地帯で大地震発生確率が高いなどのことはあるが、それらは計画を進める上での大きな障害にならないとして殆んど意に介さないかのようであった。たとえば地層に応じてシールド工法と NATM 工法を適切に選ばばよいし、桂台地区や庄戸地区は、岩山でトンネルを掘るのに適しているとしたが、これは決して固いと言えない盛土地帯で日々生活している住民の実感からあまりにも離れた見方という外ない。

地震についても、南関東地震では一部で震度 5、6 ぐらい、6 強を過ぎるところがあるかもしれないがそのくらいの震度が出ると想定されていると言うことで、対策については一切示さず、小泉委員の余りにも楽観的な見解に住民は安心するどころか、むしろそれは本当だろうかという疑問を抱きながら聴いていたというのが本当である。以上のように地質学的に素人である住民でも小泉委員の意見は、余りにも楽観的で、データに基づく科学的説明とは到底考えられないものであった。実際、小泉委員の意見に対しては地質の専門家から疑問や批判が行われており、以下にそれらを示す。

2. 関係住民である本田瑛美氏の疑問と反論

南線沿線の庄戸地区の住民である本田瑛美氏は、地質学を専攻して修士号を得たのち、企業や教育関係の分野で働いた経験を有し、住民の中では唯一の地質学の専門家である。平成 24 年 11 月 26 日の委員会における小泉委員の意見陳述を視聴し、さらに当日の議事録（甲 6）を読んだ上で疑問点と反論をまとめ、それは平成 25 年 7 月 22 日付提出の審査請求書に記載した（甲 1 の I. 4. 1）。

小泉委員の意見に対する本田氏の疑問と反論は 7 項目に及んでおり、詳細は証拠（甲 1）に譲り、その中のいくつかの問題点を挙げれば、小泉委員は南線沿線が軟弱地盤地帯であることにほとんど言及せず、桂台や庄戸は固い岩山でトンネル掘削には問題はないとしているが、これらの地域の凝灰質砂岩は盛土に近い性質のもので、トンネル掘削はできても、そこに住む住民にとっては危険なものであると反論している。また、小泉委員は、液状化はこのような地山では一切起こりませんと言っているが、何を根拠にこのように断定できるのかわからないし、N 値からみて庄戸地区の殆んどは液状化の危険があると反論している。

本田氏は以上のように委員会における小泉委員の意見について疑問を呈し反論しているが、今回はトンネル掘削が計画されている庄戸、湘南桂台、朝日平和台の各地区で行われた事業者のボーリング調査のデータをもとにいくつかの疑問点について質問している（甲第 7 号証）。すなわち、住宅地の地下

水の流れの量と方向をどのようにして把握するのか、また防水工法、注水工法などの工法が住宅地に及ぼす影響、あるいは湘南桂台での地盤沈下予測を周辺地域の 180 本のボーリングデータを用いて行っているが、湘南桂台のデータを用いずになぜそれが可能なのか、さらに朝日平和台ではアスファルトに斜面の傾斜方向に対して直角方向の亀裂が多くみられるが、この亀裂の成因について調査する必要があることなどを指摘している。これらの質問に対して事業者が当然答えるべきであるが、委員会の専門委員としての小泉氏もボーリング調査データをもとにこれらに対する意見を述べることを強く求める。

3. 福島大学教授柴崎直明博士の意見と批判

平成 24 年 11 月 26 日の南線の再評価委員会において地盤工学の専門家である小泉淳氏が外部委員として意見陳述し（甲 6）、南線計画には何ら問題がない旨を保障したのを受けて委員会は南線の事業継続を認める決定をした。原告らは小泉委員の意見に対する地質学の専門家である福島大学柴崎直明教授の見解を求め、意見書をまとめて頂いたので、それを証拠として提出する（甲 8）。

柴崎博士は本意見書作成に当たり、南線の現地を見て回ったほか、事業者が行ったボーリング調査データなど 1000 ページに及ぶ大量の資料に目を通し、これらの観測値をもとに学問的見地から検討した結果、南線でのトンネル工事に関して大きな問題があると判断したことから、その内容を意見書に取りまとめたとしている。ここで重要なことは、意見書は全体にわたり、小泉委員の意見の非科学性と誤りを学問的立場から厳しく批判しており、このことは、委員会が小泉委員の意見をもって専門家の意見を聴いたとして南線事業の継続を決める根拠としたことは誤りであることを指摘したことにもなっているということである。

意見書は全体を見て内容の詳細を知るべきであり、勝手に要約すると重要な点を見失う恐れがあるので、ここでは要約せず、小泉委員の意見の中で住民の生命、財産に関わる恐れのある危険な問題、すなわち地盤沈下について

いくつか取り上げて記すこととする。

- 1) 小泉委員の「地盤は皆さんが心配しておられるような柔らかい埋土ではなく、盛土としてもしっかりした土ができていますと思われる。」(甲 6, 9 頁)に対して、事業者の実施したボーリングデータを解析して、小泉委員の発言内容は間違っており、盛土内は沖積層分布地での地下水位が比較的浅いので、トンネル工事により地下水位の低下が発生すると地盤沈下が起きる可能性が十分考えられるとしている(甲 8, 1~3 頁)。
- 2) 「盛土が施工され 40 年も経つともうしっかりともものになっており、これ以上の沈下は、よほどのことがないと生じないと感じます」(甲 6, 9 頁)に対して、これは実態調査に基づかない憶測によるものと判断されるが、実際には 2011 年の東日本大震災や 1978 年宮城県沖地震で仙台市の造成地などで地盤崩壊が発生しており、これらの地域は 20 年経っても N 値は全く変わらず軟弱のままであったと反論している。
- 3) 「埋め土の部分もかなりしっかりした埋め土のため、ここだけトンネルをつくったからとか、つくらないとかいうことで(地震により)大きな被害が生じることはないだろうと想定できます。」(甲 6, 10 頁)及び「ここは砂を含んでいますが、粘性土が十分入っていますので、まず、どういう揺すられ方をしても液状化は起こらないと言ってもよいのではないかと思います。」(甲 6, 11 頁)に対して、1978 年の宮城県沖地震では仙台市の造成地で地盤の液状化が起きており、小泉委員の言うように砂が多いので液状化は起こらないということはなくむしろ液状化する危険性を念頭に置くべきであると反論している(甲 6, 3 頁)。
- 4) このほか、地下水位に関して小泉委員の「現在、地表から 10m ぐらいのあたりに地下水位があります。地盤改良をして土を置換することで、地下水はトンネルに沿って流れていきますので、水が溜まって、どんどん水位が上まで上がってくるということはないと思います。」(甲 6, 13~14 頁)に対して、意見書は「基本的に地下水位の変動や水位の分布についての事実認識が不十分で、矛盾した内容の発言をしている。「地下水は

トンネルに沿って流れて行く」ということは、トンネル掘削により盛土内の地下水が排出され、水位低下を引き起こし、地盤沈下が発生することにつながることを専門家であれば心配するはずであるが、そうした指摘をしていない」(4頁)と厳しく批判している。

以上、小泉委員が南線のトンネル掘削による地盤沈下の心配に一切ないと主張しているのは、実態を見ないで憶測による間違いであって、南線トンネル掘削は地盤沈下を引き起こす可能性が極めて高いことを意見書は指摘している。地盤沈下は住民にとって生命、財産に関わる点で最も関心が高く、心配していることの一つであり、住民と事業者との対話集会の場などでも真剣な議論が行われている。住民が心配しているのは、地下水脈の流れはトンネルにより遮断される方向にあり、そのためトンネル掘削により地下水の動きに大変動が起きて住宅地を含めた広い範囲に地盤沈下が起きるのではないかということである。これについて事業者は、地下水はトンネルに沿って流れていて水脈が遮断されることはないと説明している。しかし意見書は事業者の主張はトンネルが通過するところより深層の被圧地下水頭の大まかな分布を伝ってトンネル通過部分付近に相当する浅層地下水(負圧地下水)の流れを説明しようとしており、大きく間違ったものであると批判し、南線のように台地と谷が複雑に入り込んだ地域では地下水の流れは複雑で場所により大きく異なると推測される。そのため、地下水の流動方向は必ずしもトンネルに平行とは限らず、たとえば庄戸地区と桂台地区を境するいたち川沿いの谷では、地下水流動方向は南から北と推定され、トンネルがこの流れを遮断すると予想される。と主張している(甲8、5～6頁)。

以上、柴崎教授の意見書は小泉委員の非科学的で楽観的な意見をすべて否定し、南線トンネル掘削は住民にとって深刻な被害を齎す地盤沈下を引き起こす可能性が極めて高いことを指摘しており、これは専門家による学問的見地からの貴重なアドバイスとして今後南線事業の再評価に当たって取り上げて真剣に検討していくべきものである。

4. 新潟大学名誉教授立石雅昭博士の意見と批判

原告らは、平成 24 年 11 月 26 日の事業評価監視委員会における南線事業の評価に際して、地震について専門家の意見陳述はなく、地盤工学の専門家である小泉淳委員が地震について意見を述べたが、当該地域が大地震発生の確率が高いにも拘わらず、殆んど心配はいらぬかのような楽観的なものであった。しかもこれをもって委員会が地震については問題ないとして南線事業継続を決めたのは、専門家の意見を聴くことを定めた法に反するものとして本訴訟を提起した。原告らは、地震は人命に関わる重大な問題であり、何としても専門家の意見を委員会の審議に反映させる必要があると考え、地質学(活断層、地震学)の専門家である立石博士に意見をお願いした。

立石博士は南線の現地を見て回り、事業者が実施したボーリング調査のデータなど 1000 ページに及ぶ資料に目を通したうえで、委員会の議事録を検討した結果、そこでは地震について殆んど正当な審議がなされていないことを知り、それについての批判とともに今後行うべきことなどを含めて意見書をまとめられたのでこれを証拠として提出する(甲 9)。立石博士は委員会の審議では地震調査研究本部の長期評価や、文部科学省の地震による被災軽減に関する最新の研究、さらには東北日本大震災の経験と教訓を踏まえて検討がなされていないと言わざるを得ず、委員会では地震動ならびに液状化予測に関して、最新の解析手法で得られた想定結果に沿った検討が行われていないとしている。さらに近年相次いで発生した地震による重要構造物の被災の教訓についても何も議論されていないと指摘している。このように、委員会の審議は、地震と地盤災害、それによる構造物の被災に関して、希望的楽観論に貫かれ、中央防災会議(2013)や神奈川県防災会議(2012)による地震防災の在り方に関する基本的視点とも相容れないものとなっていると批判している。とくに委員会の審議で神奈川県を襲うことが危惧される地震動に対する備えを全く検討していないのは大きな問題であると警告している。

さらに液状化について庄戸地区の盛土に関する意見聴取だけで済ませているのは極めて問題であり、計画全線に沿って検討すべきであり、とくに液状

化の危険性が指摘される沖積低地の橋脚部分の検討がなおざりになっていると指摘している。

以上にみられるように、意見書は大地震発生の確率が極めて高い南線地域について、委員会が地震動や液状化などについて全く検討していないことに専門家として強く警告しており、原告らとしてはこのような杜撰な審議で事業を継続としたのは人命軽視以外の何ものでもないとして強く抗議するものである。委員会は専門家の警告を真摯に受け止めて地震について徹底した検討を行うべきであり、原告らはそのことを強く求める。

IV. 南線計画は抜本的に見直すべきである

1. 南線計画は地質学的、地震学的観点から見て不備で危険な計画である

以上、地質学の専門家である本田氏、柴崎氏及び立石氏の 3 氏の南線計画に関する意見書を提出したが、これら 3 名の専門家が揃って指摘したことは、委員会が専門家と称し、外部委員として委員会で陳述した小泉氏の意見は、観測データを基にした科学的考察ではなく、感じるとか、思いますといった憶測ばかりで、しかもそれらは何も問題はないとする楽観論ばかりだったということである。たとえば盛土について 40 年も経っているのでしっかりした土ができていと述べているのは地質学的に非科学的な意見であるとして意見書は実測データをもとに厳しく批判しており、さらに小泉委員の発言内容は間違いであると明言することも敢えてしているのである。このような場違いの人物を専門家と称して南線について地質学と地震学的立場からの意見陳述をさせ、これを根拠に南線の事業継続を認めた委員会は、専門家の意見を聴くことを求めた住民を欺いたと言われても反論できないであろう。

意見書が指摘した南線に関する地質学と地震学に関する小泉委員の極端な楽観論は、実は南線計画が包含する危険性を隠蔽するために意図的になされたのではないかとすら考えられるのである。というのは、専門家 3 氏の意見書からわかるように、南線計画は地質学的にも地震学的にも極めて危険なものであることが明らかであり、このまま強引に進めれば人命に関わるような

事故の発生もあり得るからである。すなわち、南線計画は軟弱地盤による地滑り、複雑な地下水脈の動きによる地盤沈下や地震による液状化や地盤崩落など人命に関わるような危険が数多く存在することが明らかとなった。このような住民にとって生命の危険を伴うような危険な計画を無理に進める必要性は何かを住民が再三事業者に質問してもそれには一切答えていないし、また答えられないのである。

為政者にとって一番重要なことは国民の生命、財産の安全を確保することであり、事業の必要性について住民が納得できないような計画を強引に進めるようなことがあってはならないのは当然である。意見書にも「事業評価監視委員会での審議が安易に進められれば、国民の安全・安心を求める思いや声はとどめることはできません。南線に関する委員会の議事録と資料を見る限り、事業継続を判断した評価は再検討されるべきです。」(甲 9、最終頁)と審議のやり直しを求めている。原告らとしては専門家 3 氏の意見を受けて南線の再評価が休止・中止を含めて審議のやり直しがなされることを強く求めるものである。

2. 南線計画は国民主権を定めた憲法第 1 条に反する

わが国は憲法第 1 条の定めにより国民主権の民主国家である。国権の最高機関は国会であるが、これは主権者である国民によって選ばれた議員により構成されているからである。国会は法律を作り、行政がこれを執行して政策が進められるというのが正当な在り方である。しかるにわが国では執行機関に過ぎない行政がすべてを決定し国民の一切知らない中で勝手に立案し計画した事業を国策の名のもとに国民に強要することが当然のこのように行われている。南線は典型的なその一例であり、以下にそのことを示す。

1) 住民不在、住民無視の南線計画

1987 (昭和 62) 年 8 月 26 日の南線計画に関する当局発表を掲載した朝日新聞の報道 (甲第 10 号証) は住民にとって寝耳に水の驚きであった。首都圏でも屈指の緑豊かな環境の地に終の棲家を得て日々安穏な生活を送っていた住民にとってこれはまさに青天の霹靂とも言うべき大きな衝撃であった。

住民の多くは都心の喧騒と道路公害を逃れて現在地に安心安全の生活を求めて移住してきた人達だったからである。南線のような6車線の高速道路が住宅地の真中を縦断して住民の生活を一変させる巨大計画が、住民が全く知らない中で立案され、住民は否応なしにそれを受け入れることを強要されているのが南線計画であり、これが国民主権の民主国家と称する日本の現実である。

国民主権の国の在り方は、南線のような巨大な計画を立案するに当たっては、最初の段階で住民の意見を聞き、それが必要であるかどうかを議論して不要なら取り止め、必要ならどのようなものをどのルートで造るかを考えるべきである。南線計画発表当時、住民が耳にしたのは、行政は南線について3つのルートを考え、その中から現在のルートに決めたというものであった。そこで住民は3つのルートはどんなものか、その中から現在のルートを選んだ経緯を明らかにするよう再三求め、国会議員を介して申し入れたりしたが行政はこれを一切明らかにしなかったのである。南線はこのように、計画段階はもちろん、その後もルート選定を含めて住民に一切知らせぬまま行政が勝手に決めたものを押し付けているのである。もし、ルート選定段階で住民の意見を容れていれば、現在のような住宅密集地の真中に6車線の高速道路を造るという無謀な計画はあり得なかったはずである。住民の生活など無視して道路さえ造ればよいという行政のやり方に住民が自分達の生活防衛のために強く反対するのは当然であり、南線の完成供用が平成9年から19年、27年、33年と延期され、未だに完成の目処が立たない状況に陥っているのはこのためである。

以上のように、南線は現在混迷状態にあるが、その原因のすべては行政が住民を無視して勝手に決めた計画を強引に押し付けているからである。住民がこれに対して自分たちの健康と生命、財産を守るために必死に反対するのは当然のことであり、しかもこれは国民主権の民主国家の在り方に沿った当然で正当な運動であるという確信をもって続けているものである。

2)南線の計画は誰がどのように決定したか

南線計画は平成7年4月神奈川県知事により都市計画決定されて法的に認可されたが、そこで認可の対象となった計画は誰がどこで立案し、決定したのか、この点については全くわかっていない。これを知るため原告の一人永田は情報開示請求により行政文書入手する手続きを可能な限り行ったが、南線計画決定の文書はどこにも存在しないことがわかった。以下にこの経緯を示す。

南線は横浜環状道路計画として横浜市が中心になって計画が作られ、それが市長により決定されたものと考え、まず横浜市長に対して平成24年1月16日付で「横浜環状道路計画決定及びその発表に関する文書一式」を開示請求した。これに対して「よこはま21世紀プラン(1981)」でそれはすでに公表済として非開示決定がなされた。しかし、よこはま21世紀プランは横浜環状道路計画とは無関係に単にその位置づけをしただけのものであり、開示請求とは全く関係ないものである。そこで請求人はこの回答を不服として平成24年2月28日付で横浜市長に異議申立てを行い、これを市長は横浜情報公開・個人情報保護審査会へ諮問した。同審査会で約1年間審査の結果、平成24年3月23日付で横浜市長に対して『横浜市長が、「横浜環状道路計画決定及びその発表に関する文書一式」を特定し、非公開とした決定は妥当ではなく、これを取り消し、開示請求書の補正を求めた上で改めて文書を特定し、開示等の決定をすべきである』との答申を行った。

これを受けて市長は平成25年4月11日付で請求人に対して開示請求書の補正を求めた上で改めて文書を特定し開示等の決定を行います、との決定文書を送付した。その上で、同年5月9日付で請求人は「昭和63年頃の地元説明会時に用いた横浜環状道路計画南線(金沢一戸塚)の計画決定文書と関連文書として意思決定した文書のすべて」とする開示請求を行った。しかし、これに対して横浜市は請求人に対して同文書は不存在につき不開示と回答し、結局南線計画の決定に関する文書は横浜市には存在しないことが判明した。

そこで同請求人は平成24年5月7日付で横浜市議会議長に対して「横浜環状南線の横浜市分担金の審議に係るすべての文書」の開示請求を行った。

南線の事業費 4300 億円のうち 600 億円は横浜市が分担することになっており、横浜市議会として膨大なこの支出について当然審議しているはずだからである。しかるに同上分担金については一切審議していないとして不開示の回答があった。分担金については法律で定められているので審議する必要はないとの説明であったが、市民が収めた 600 億円という膨大な税金の支出について、法律の定め云々の理由で一切審議しないのは納税者として到底納得できないのである。

以上のように、異議申立てを行ってまで徹底した文書の開示を求め、横浜市も必死にこれを捜したにも拘わらず、文書が見つからなかったことからみて、横浜市には南線計画の決定文書は存在しないことは疑いないと考える。

そこで、南線は国家プロジェクトとして行われていることから国レベルでは当該文書は必ず存在するはずであり、平成 25 年 3 月 27 日付で同上請求人は国交省関東地方整備局長に対して「横浜環状道路計画決定に関わるすべての文書（昭和 62 年 8 月 26 日（朝日新聞）新聞発表の前に行われた計画決定文書のこと）」とする開示請求を行った。これに対して、文書保存期間が満了しており、文書は存在しないので不開示とするとの回答があった。事業費 4300 億円という巨大でしかも現在進行中の事業の計画決定に関する文書が保存期間を過ぎたから廃棄したというのは常識的には考えられないことであり、このような文書は当然永久保存か、計画終了時までには保存すべきである。そこで請求人は国交省ホットラインステーションを通じて、当該文書の廃棄が国交省の文書保存規約のどの項目に従って廃棄したかを明らかにするよう求めたが、これに対する回答はなかった。このことから見て、廃棄処分したというのは言い逃れであり、本当はそのような文書はもともと存在しなかったとみるべきである。

以上の情報開示請求の結果、南線の計画決定文書は横浜市、横浜市議会、国交省のいずれにも存在しないことが明らかとなった。このことは、南線計画は公的に認められた機関又はその長の責任において計画決定がなされてその文書が存在するという経過を経て作られたものではないということである。

つまり、誰がどこで作ったかわからない、国民主権の民主国家の鬼子のような計画が突如現れて住民の反対など物ともせず一方的に事を進めているのが南線計画であると言うべきである。このようなことに住民が強く反対するのは民主国家では当然のことである。

3) 事業評価監視委員会の存在理由は何か

わが国では、行政が事業を進めるに当たって有識者から成る第3者機関としての委員会なり審議会を作り、そこで事業を評価して継続か中止かを決める方式をとっている。しかしこれは建前であって、実際は会のメンバーは行政が非公開で行政の方針に沿った人達を選ぶため、第3者機関とは名のみで実際は行政の忠実な従属機関に過ぎず、行政はこれを隠れみものとして利用しているのが実態である。

行政は、国民主権の国では決して許されないことでも国民との話し合いを一切しない中で計画したことを委員会の審議で決定させ、これを錦の御旗として国民に計画に従うことを強要する方式をとっており、これは行政独裁ともいふべき異常な状況である。これは決してオーバーな表現ではなく、現在南線という生命、財産に関わる大変な公害道路を押し付けられて日々苦しんでいる私たち住民の偽らざる思いである。行政は、自分達はそんな異常で勝手なことはしていないと言うかもしれないが、これは議論しても意味はなく、実情を見るのが最もわかり易いので、以下証拠に基づいて検証することとする。

甲11は国交省関東地方整備局が平成10年から平成24年の間に行った事業についての委員会による再評価の結果をまとめたものである。河川、ダム、砂防、など7項目にわたり結果が表示されているが、道路についてみると、289件のうち、すべて継続となっており、休止・中止は1件もない。道路以外についても皆同様であり、これが、委員会が慎重に審議したと称する会議の結論である。

ユダヤには「100%の賛成による議決は無効である」という言葉がある。これは、繰り人形ならいざ知らず、人間の世界ではどんなことでも、100%

の人が賛成で反対は一人もいないということはありません、もしそのようなことがあれば、そこでなされた議決は全く無意味であり、無効であると言っているのである。これはユダヤだけのことではなく、万国共通の理念とも言うべきものであり、さらに各種の機関、団体、会議等でも言える重要な考え方である。

ところが驚くべきことに、人間世界では殆んど起こり得ないようなことが、国交省の事業評価の世界では起きているのである。それは河川をはじめとする7項目すべてにわたっているが、ここでは一応道路だけを取り上げてみても、事業評価監視委員会という名前だけはいかめしいものの、289件を審議して1件も中止とせず、すべて事業継続とするという驚くべき答申をしており、これでは監視ではなく事業評価推進委員会と呼ぶ以外の何ものでもなく、この答申は無効というべきである。

南線に関する平成17年、21年、24年の3回の再評価もこの中に含まれるが、会議をテレビモニターで視聴して、住民の立場に立って事業の不備、欠陥や深刻な公害を指摘するような質問は殆んどなく、事業者の主張をそのまま認める単なる儀式に過ぎないことに住民は歯痒さと苛立ちを覚えたが、甲11の表を見るとなぜ委員会がこのような形式的なものになっているかの理由がよくわかるのである。

委員会の存在は行政にとっては住民からの直接の質問や追及を避けるためのバッファーとして重要なものに違いないだろうが、住民にとっては事業継続100%で中止ゼロという答申をするような委員会に存在理由は一切なく、即刻これを廃止することを求める。委員会がなければ住民は事業者との対話集会の場で、事業の不備や進め方などについて直接意見や要求を出して議論することができるのである。これに対して、委員会は事業者の主張だけを一方的に聞くだけで、住民との対話は一切しない中で審議し、決議しており、このような会議の存在理由は住民にとっては一切ないのである。

ただ、どうしても委員会を存続させるというのであれば、その在り方を根本的に変えるべきであり、そうでなければ意味がない。すなわち、委員の選

び方も現在のように行政が非公開で自分たちに都合のよい人達を選ぶ方式を止めて、委員長なり会長については国会の同意人事とし、そこで選ばれた人が委員を選んで行政から本当に独立した第三者機関を構成するという形にすることである。そうなった時に初めて委員会は行政に奉仕するお飾り機関ではなく、国民のために何が必要であり、大切かを判断して結論を出す本当の委員会となるのであり、私たちはそのことを強く求めるものである。

V. おわりに

以上、専門家3氏の意見書によると、南線計画は生命、財産に関わる重大な危険を包含していることがわかった。このような事業については、委員会は地質学及び地震学の専門家の意見を聴き、徹底した審議を行うべきであるにもかかわらず、それを一切せず、地盤工学という他分野の専門家である小泉淳氏を外部委員として意見陳述をさせ、その意見を根拠に南線の事業継続は妥当とする決定を行った。しかるに専門家の意見書にあるように、小泉委員の意見は観測データを無視した思い込みや憶測で南線計画には何の問題もないとしたのである。これは専門家が学問的立場から厳しく批判することによって南線事業の遂行が困難となる事態を避けるために、専門外の委員の意見をもって専門家の意見を聴いたことにしたとしか考えられない。このようなやり方をすればどんな事業でも問題なく継続となるはずであり、そのことは国交省自身がまとめた表(甲11)を見れば明らかである。これによると道路関係の事業289件の再評価の結果、すべて継続で休止・中止は1件もないのである。これでは再評価のための委員会とは名のみで実際は事業継続のお墨付きを与えるための委員会というべきである。

わが国では行政のこのようなしたい放題のことに対して歯止めをかけるものがないのが実態であるが、三権分立のもと行政の在り方をチェックするものとして司法が存在しており、その点で司法の役割は極めて大きいといわねばならない。上記したように南線計画は人命に関わるような危険を包含しており、専門家の意見を聴いて徹底した議論がなされるべきであり、本件について司法が

事の重大さに鑑みて、専門家の意見を聴いて審議をやり直すよう行政に厳しく
勧告されることを期待しそのことを強く求めるものである。

以上

審査請求却下取消請求事件

原告 比留間哲生 長谷川誠二 柴田哲夫 永田親義

被告 国 法務大臣 谷垣禎一

証 拠 説 明 書 (甲号証)

東京地方裁判所民事部 御中

原告 比留間哲生

他3名

号証	原本又は コピー	文書の標目	作成年月日	作成者	立証の趣旨
甲1	コピー	審査請求書	H25. 7. 22	比留間哲生他	専門家の意見を聴かずに南線事業継続決定は不当
甲2	コピー	決裁書	H25. 7. 30	国交大臣	7月22日付審査請求書は公権力の行使に該当せず却下
甲3	コピー	家田委員長 への要請書	H24. 10. 16	比留間哲生	委員会の審議に地質学と地震学の専門家の意見反映
甲4	コピー	家田委員長 への要請書	H24. 12. 2	比留間哲生	委員会の審議に地質学と地震学の専門家の意見反映
甲5	コピー	委員会資料 4-3-③	H24. 11. 26	関東地方整備局	一般国道468号（南線）の地質地盤状況等 に関する資料
甲6	コピー	委員会議事録	H24. 11. 26	関東地方整備局	小泉外部委員の意見陳述を掲載の議事録
甲7	コピー	南線沿線の地質 に関する意見書	H25. 12. 1	本田瑛美	南線沿線の地質に関する意見と小泉委員への質問書
甲8	コピー	トンネル工事に 関する意見書	H25. 12. 27	柴崎直明	地質学の専門家として南線のトンネル工事の危険性 についての意見書
甲9	コピー	南線事業評価に 関する意見書	H26. 1. 31	立石雅昭	地質学の専門家として評価に関わる地震・地震動 と被災の予測についての意見書
甲10	コピー	南線計画に関する 新聞報道	S62. 8. 26	朝日新聞	南線が昭和63年に着工、72年に完成と報道
甲11	コピー	事業の再評価	H25. 10. 1	関東地方整備局	国道改修の再評価の理由・中止の理由

11	実施結果(HP)	120.10.1	内不地方並備用	追加関係の付託画200件、不並
----	----------	----------	---------	-----------------