

平成 26 年 6 月 24 日

あっせん 申 請 書

神奈川県知事 黒 岩 祐 治 殿

土地収用法第十五条の二の規定に基づき、下記のとおりあっせんの申請をします。

1. 申請者の氏名及び住所

比 留 間 哲 生 (代表者、連絡先)
〒247-0022 横浜市栄区庄戸 3-25-7
Tel&Fax 045-894-0052

永 田 親 義
〒247-0022 横浜市栄区庄戸 3-13-23

松 本 昌 司
〒247-0014 横浜市栄区公田町 424-40

鈴 木 伸 之
〒247-0014 横浜市栄区桂台西 2-21-13

大 橋 宏
〒247-0024 横浜市栄区野七里 1-31-7

高 村 信 夫
〒247-0024 横浜市栄区野七里 1-2-7-751

青 木 達 喜
〒247-0033 横浜市栄区桂台南 1-13-13

中 里 修
〒247-0014 横浜市栄区公田町 198-3

菅 原 政 道
〒247-0033 横浜市栄区桂台南 2-31-1

藤 井 誠
〒247-0033 横浜市栄区桂台南 1-30-22

2. 相手方の氏名及び住所

国土交通大臣 太田 昭宏
〒100-8918 東京都千代田区霞が関 2-1-3

東日本高速道路㈱代表取締役社長 廣瀬 博
〒100-8979 東京都千代田区霞が関 3-3-2
新霞が関ビルディング

3. 申請の趣旨

起業者は本年3月6日突如、横浜環状南線（以下「南線」という。）に対して土地収用法（以下「収用法」という。）を適用すると発表した（資料1）。3月6日の時点では申請者らを含む住民と起業者の間で環境問題に関する話し合いが続行中であり、次回話し合いを3月25日に行うことも両者合意していたのである。しかるに起業者は収用法適用についてはおくびにも出さず、環境問題に関する話し合いを今後も続ける姿勢を装いながら、その裏で収用法適用の準備を着々と進めていたのであり、これは住民を愚弄し欺く許し難い信義則違反である。

とくに重大なのは、国土交通省の通達に反して用地取得率が半数にも満たない44%の段階で南線に対して収用法を適用するという前代未聞の暴挙を行い、しかもこの事実を隠蔽するために発表に際して間違った用地取得率を用いるなど姑息な工作をしたことである。

さらに事業者は、収用法を適用して一方的に土地の強制的買い上げの手続きに入ったが、それまで地権者に対して土地買収の申し入れや交渉は一切なかったのである。このような状況の中でいきなり収用法を適用するのは財産権を保障した憲法第29条に違反するだけでなく、地権者の人権を無視した暴挙であり、法治国家では決して許されないことである。

以上のように、起業者の南線に対する収用法適用は信義則に反するだけでなく、用地取得率が半数にも満たない中で強行された暴挙であり、さらに憲法をないがしろにした不当不法なものとして事業認定申請をすべきではなく、たとえ申請しても国土交通大臣はこれを認可しないよう強く求める。

4. 事業の種類

一般国道468号線（首都圏中央連絡自動車道）（高速横浜環状線）（金沢区釜利谷町一戸塚区汲沢町）の新設工事並びにそれに伴う一般国道及び市道付替え工事。

5. 紛争に係る土地等の所在地、種類及び数量の概数

田谷トラスト地：横浜市栄区田谷町字堀ノ内 1842

山林 399 平方メートル

原宿トラスト地：横浜市戸塚区原宿町 2-566-8

宅地 5.45 平方メートル

小菅ヶ谷トラスト地：横浜市栄区小菅ヶ谷 2-1695-190

公衆用道路 15 平方メートル

朝日平和台地区 中里修所有地：横浜市栄区公田町 198-3

宅地 198.87 平方メートル

湘南桂台地区 菅原政道所有地：横浜市栄区桂台南 2-31-1

宅地 248.99 平方メートル

藤井誠所有地：横浜市栄区桂台南 1-30-22

宅地 196.33 平方メートル

6. 紛争の問題点及び交渉経過の概要

最初に申請者らの立場を以下に示す。

比留間、永田、松本、鈴木、大橋は田谷トラスト地の地権者であり、高村は原宿トラスト地の、青木は小菅ヶ谷のトラスト地の地権者である。中里は朝日平和台地区の地権者であり、菅原、藤井は湘南桂台地区の地権者である。

以下に請求の趣旨を敷衍して紛争の問題点と交渉経過の概要を示す。

(1) 起業者の信義則違反に関して

A 話し合い継続中に突如収用法適用

南線計画は申請者らを含む方に及ぶ住民の居住する住宅地の真中を縦断して 6 車線の高速道路を建設するものであり、大気汚染をはじめとする道路公害によって住民の健康、生命、財産に甚大な被害を及ぼす恐れがあるため、1987 年の計画発表以来、住民らは環境問題に関して起業者と何百回となく話し合いを続けてきた。とくに平成 17 年 3 月に事業評価監視委員会が南線事業の継続を決定するに当たり、住民との合意が不可欠であるとの付帯意見（資料 2）を受けて平成 17 年 9 月以降 6 回にわたり質問集会を開催し、100 名以上の住民が参加して大気汚染、地盤沈下、騒音・振動、居住環境と路線問題、費用対効果について 6 回にわたり真剣な議論がなされ、その模様はテープを反訳して 4 部の冊子にまとめた（資料 3～6）。これを見れば明らかなように、南線は住宅地の真中を通る高速道路のため、そこに居住する住民への被害は深刻且つ多岐にわたり、質問集会をくり返して徹底した議論をする必要があったのである。しかし、それでも議論は尽くされず、多くの問題が未解決又は未回答のまま残されている（資料 6、183 頁～192 頁）。そのため住民と起業者の間話し合いはそれ以降もずっと続けられており、3 月 6 日の時点では 3 月 25 日に次回の話し合いを行うことが両者間で合意されていたのである。

B 信義則に反して住民を欺く

しかるに起業者は請求者ら住民が全く想像すらしていなかった収用法適用を

3月6日に突如発表し、住民は青天の霹靂といった言い方では到底表しきれないほど驚いたのである。しかも起業者は3月6日以前の話し合いの中で収用法適用について全く念頭にないかのごとく装っておくびにも出さなかったのが実はかなり以前にそのことを決めて準備を進めていたことが説明会会場確保のことなどから明らかとなった。これは住民を欺く姑息で狡猾なやり方であり、これからも話し合いを続けるためにその準備を進めていた住民にとってこれは騙し討ちとしか言いようのないものであった。

公私に限らず、人間関係において最も大切なことはお互いの信頼関係であり、この点で今回の突然の収用法適用は起業者に対する申請者らを含む住民の信頼を完全に失わせるものであり、法的にも民法に定める信義則に明らかに違反する。

(2) 用地取得率44%の段階での収用法適用は不当且つ違法である

A 本省通達違反の収用法適用

国土交通省は平成15年3月28日付で各地方整備局長等宛に「事業認定等に関する適期申請等について」とする通達を送付し(資料7)、この中に1. 事業認定の申請時期について、として以下のように述べている。「原則として、--の事業認定申請単位における用地取得率が80パーセント(土地所有者・関係人数全体に対する契約済の土地所有者・関係人数の割合をいう。)となった時、又は用地幅杭の打設から3年を経た時のいずれか早い時期を経過した時までに、収用手続きに移行するものとする。」

しかるに今回起業者は南線に関してこの通達を無視して用地取得率44%という異常に低い段階(資料8)で収用法を適用して事業認定手続きに入ったのである。国民の健康、生命、財産に深く関わる大型公共事業に関して事業認定手続きに入る時期についての基準値を示した本省通達を起業者が無視して基準値である80%に遥かに及ばない44%という低い数値の段階で収用法を適用したのは信じがたいことである。

このことから、起業者は本省通達は一応参考にするためのもので、きちんと守る必要はないものと見做しているように見えるが、もしそうだとすれば、上位下達による行政業務の秩序と円滑な遂行が乱され、夫々の起業者が自らに都合のよい勝手な判断で事を進めることになる。国民は本省通達の如き上部からの通達は末端組織に至るまできちんと浸透し守られて行政業務が行われていると信じ、安心して行政に業務を委託しているのであって、もしそうでないとすれば行政を信用することはできないのである。

このように申請者らは今回の起業者の本省通達違反は行政の在り方に関わる大きな問題であり、その影響は収用法適用を取り下げる以外に修復できないほど大きいと考えている。これに対して起業者が今回の措置は不当なものではなく、なんの問題もないと主張するのであれば何をか況やであり、あっせん申請そのものが無意味という外ない。

ただ、わが国の行政業務がすべてこのような形で進められているはずはなく、

これはごく稀な例外的な出来事と見做すべきと考える。申請者らはわが国の行政においては、本省通達はきちんと守るべきものとして誠実に守られていることを信じ、それを前提に本申請を行うものであり、そのことを確認しておきたいと思う。

B 南線事業に特別な事情は存在しない

起業者は通達に「原則として」とか「特別な事情がある事業については、これによらないことができるものとする」という文言があることから（資料7）、南線への収用法適用はこれによると言うかもしれない。しかしこれはこじつけであり、全く当たらない。南線事業に原則通りやれない事情とか、基準値を守れないような特別な事情があるなど来だ聞いたことは一切ないし、そもそも特別な事情とは何を言うのか全く分からない。もし起業者が特別な事情があると主張したとしても、それは申請者らを含む関係住民も当然知っているべきことであり、住民に秘密にするような特別な事情など公共事業ではあり得ないのである。それでもなお特別な事情があって今回の処置を講じたというのであれば、その理由と経緯をはっきりと示すべきである。

C 用地取得率 44%での収用法適用は慣習法に違反する

起業者は、本省通達にある 80%という基準値は国土交通省として一つの基準を示したもので、法律で定められた数値ではないので、これを守らなかったとしても法律違反にならないと言うかもしれない。しかしこれは全く心得違いである。国家公務員法第 1 条第 3 項には「何人も、故意に、この法律に基づく命令の施行に関し、虚偽行為をなし、若しくはなそうと企て、又はその施行を妨げてはならない。」としており、この法律に基づく命令である本省通達に反することは明らかに法律違反である。

さらに、物事を過半数で決めるというのは、独裁国家は別として人間社会のすべての分野で用いられている万国共通のルールとして誰もが認める慣習法であり、これに反することは通常法律違反と同じく、またはそれ以上の不法行為というべきなのである。従って、たとえどんなに特別な事情があろうとも過半数に達しない中で強引に収用法を適用することはわが国では決して許されないのである。

D 収用法適用の不当性を隠蔽するための意図的な誤魔化し

起業者は、平成 26 年 3 月 6 日に収用法を適用する旨発表し、その理由として平成 26 年 1 月末現在約 80%の用地を確保したが一部の地権者の協力が得られないためとしている（資料 1）。しかしそこで言う一部とは約 9 万 7,000 ㎡の土地と約 1,000 名の地権者であることが明らかになっている（横浜市道路局の市議会答弁より）。起業者は一部の地権者の協力が得られないとしてそれはごく少数であるかのように言っているが、上記の如くそれは約 1,000 名に及ぶ地権者であり、

全体の半数を超える 56%の人達なのである。起業者はこのことを十分に知りながら発表に際して過半数の地権者を一部の地権者と全く逆な言い方をしたのであり、行政として決して許されないことである。これは明らかな誤魔化しであり、起業者がなぜこのような誤魔化しの発表をしたのか、その理由は明らかであり、用地取得率が44%という段階で過半数56%の地権者に対して収用法を適用するのは異常なことであり、このことがわかれば地権者だけではなく一般社会からも行政の暴挙として厳しく批判されるに違いなく、それを恐れたためとしか考えられない。

さらに起業者はこの誤魔化しを徹底させて誰もが否応なく用地取得率は 80% と思いこませるために、3月17日の事業説明会の参加者に配布した資料（資料9）に一つのページ全体を使って「用地取得率：80%」と大きく表示したのである。このように大きく堂々と表示する大胆さと無謀さには驚く外ないが、地権者をはじめ一般住民の殆んどが、用地取得率が本当は 44%であることを知らないのが実情であり、起業者はそのため間違った数値を堂々と表示したに違いない。実際、殆んどの地権者と住民がこれらの表示によって用地取得率が 80%と信じ込まされたのである。ただ事業者は用地取得率は本当は 44%であることを人々が知るようになった時の言い訳として、この表示は面積ベースによる算出であると小さく記しているのが、公式文書で用地取得率という場合、面積ベースによるものはあり得ないのであり、起業者は存在するはずのないものを捏造して表示したのである。これは地権者と国民を愚弄する以外の何ものでもない。

このように、起業者は南線への収用法適用の発表時の文書だけでなく、説明会当日の配布の資料のどこにも用地取得率 44%という文言は一切使わず、すべて 80%という数値を用いて表示しており、これは誤魔化しを超えた悪質な欺瞞というべきものである。このように、起業者は本省通達に反して南線への収用法を適用しただけでなく、稚拙な誤魔化しで地権者を欺いたのである。

(3) 南線への収用法適用は憲法に違反する

A 用地買収の交渉が一切ない中での収用法適用

憲法第 29 条第 1 項には「財産権は、これを侵してはならない」となっており、3 項で「私有財産は公共のために用いることができる」とされているが、それはあくまでも 1 項を前提とした上でのことであり、それを無視したやり方は許されないのである。すなわち、私有財産を公共のために用いることができるのは、1 項の規程を前提としてまず地権者に対して公共の利益のために土地が必要であることを十分説明した上で土地買収に応ずるよう粘り強く交渉し、それでも買収に応じない場合にはじめて収用法の適用が認められるべきものであり、これが憲法第 29 条の意味であり、存在理由なのである。実際、横浜市が最近適用した 3 件についてみても、残り 1 名の地権者に対して収用法が適用されており、圏央道のあきる野や高尾の場合も最終的には数名、つまり一桁の地権者に対するものであり、道路問題についての収用法は全国的にみてもこのような段階でしか適用さ

れていないのである。

しかるに起業者は本件地権者に対して電話、自宅訪問、文書投函（留守の場合）（資料 10）やアンケートのお願い（資料 11）などお座なりのことをしただけで収用法を適用したのである。投函された文書の“ご挨拶”を見ても、土地買収についての交渉など一切なく、電話や自宅訪問などの接触は何のためなのか全くわからない。

憲法で財産権を保障された地権者の土地を強制的に買収するに当たっては、公共の利益のためにやむを得ない理由をはっきりと説明した上で買収に応じて貰うように申し入れるべきものを、委託業者を通じて“ご挨拶”なるものをさせただけで収用法を適用したのは、驚くべき杜撰さであり起業者は本当に憲法 29 条の存在を知っていたのだろうかという疑念すら覚えるのである。

さらに上記の憲法違反に加え、今回の起業者のやり方は、それを根拠にした収用法そのものにも反しているのである。収用法第 1 条にはその目的として「この法律は、公共の利益となる事業に必要な土地の収用又は使用に関し、その要件、手続及び効果並びにこれに伴う損失等について規定し、公共の利益の増進と私有財産との調整を図り、もって国土の適正且つ合理的な利用に寄与することを目的とする。」として、公共の利益の増進と私有財産との調整を図ることを必ず行うべきと定めているにも拘らず、地権者の不利益など全く無視してただ道路建設のためだけを考慮して収用法を適用したとしか考えられないのである。

以上のことから起業者の収用手続きが如何に一方的で不当不法なものであるかがわかる。

B 全くの白紙の状態の地権者に突然収用法適用の告知

さらに驚くべきことはある地権者に対しては電話、自宅訪問などすら一切しない中、ある日突然あなたの所有地に収用法を適用したので、そのことに関する説明会に出席するという通知を配達証明で送付したのである（資料 12）。こんなことが法治国家である日本で起きることなど誰が信ずるだろうか。おそらく誰も信じないだろうが、実はそれが現実起きたのであり、申請者のうち松本、永田の場合はその例であるが、その数は決して少なくはないのである（正確な数は情報開示請求中）。地権者に対して連絡や報せなど一切しない中、いきなりあなたの所有地に収用法を適用して強制的に買い上げることになったので承知するというやり方は独裁国家のそれと一体どこが違うというのか。もしそれは違うのであれば確かな法的根拠に基づきその正当性を説明すべきである。それが無い限り、起業者の上記の行為は憲法第 29 条と収用法に反するだけでなく地権者の人権を無視した暴挙として決して容認できないのである。

以上のように（1）起業者は環境問題に関する住民との話し合いの継続中に突如南線に対して収用法を適用するという信義則に反する行為を行い、また（2）本省通達で事業認定申請は用地取得率 80%に達した時と定めたのに反して、44%

の段階で収用法を適用するという暴挙を行っただけでなく、これは用地取得率 80%でなされたかのように欺くために収用法適用の発表の際の文書や説明会当日の資料の中に 44%という数字は一切使わず、80%という数値で擬装するという工作法でしたのである。さらに(3)地権者の土地を収用する処置を講ずるに当たり、それが公益のために必要な理由を説明した上で買収交渉すべきであるにも拘らず、このような手続きをすることなく、全体の 56%に当たる約 1,000 名の地権者に収用法の適用を告知したのである。これは財産権を保障した憲法 29 条に違反するだけでなく、地権者の人権を無視した暴挙として決して容認できないものである。

このように今回の南線に対する収用法適用は憲法と収用法に反するだけでなく、人間社会の信頼関係の基礎である信義則にも違反するものである。さらに収用法適用の時期は用地取得率 80%に達した時とした本省通達に反して 44%の段階で収用法を適用するという行政として許されない行為を行った。このように不当不法な形でなされた収用法適用は撤回した上で基本に立ち戻ってやり直すべきであり、そのことを強く求めるものである。

7. その他あつせんを行うに参考となる事項

トラスト地の地権者（法務局登記者）は田谷地区が 200 名、原宿が 71 名、小菅ヶ谷が 18 名である。これらの地権者に対して起業者が電話、自宅訪問、文書投函などの接触を行った人数を正確に把握するため、田谷と原宿については国土交通省、小菅ヶ谷については東日本高速道路㈱に情報開示請求中であり（資料 13、14）、回答あり次第提出する予定である。

以上

添付資料

1. 国土交通省関東地方整備局横浜国道事務所並びに東日本高速道路㈱関東支社横浜工事事務所による記者発表資料
2. 平成 17 年 3 月国土交通省事業評価監視委員会が南線の事業継続を決定した際に付した付帯意見
3. 横浜環状南線（圏央道）環境アセスに関する質問集会記録
その 1. 大気汚染予測について
4. 同上
その 2. 地盤沈下について①
5. 同上
その 3 およびその 4. 地盤沈下について②③
6. 同上
その 5 およびその 6. 騒音・振動、居住環境と路線問題、費用対効果
7. 「事業認定等に関する適期申請等について」の国土交通省から地方整備局長への

通達のコピー

8. 平成 26 年 1 月 1 日現在南線の用地取得率は 44%と記した国土交通省の文書の抜粋コピー
9. 平成 26 年 3 月 17 日に南線に対する収用法適用に関する説明会当日配布した資料の抜粋コピー
10. 国土交通省横浜国道事務所の委託を受けた業者が田谷又は原宿トラスト地の地権者宅に投函した文書のコピー
11. 東日本高速道路㈱横浜工事事務所が小菅ヶ谷トラスト地の地権者に手渡し又は留守宅に投函した文書のコピー
12. 一切の接触をしない中で収用法を適用した地権者に対して起業者が送付した事業説明会への案内状コピー
13. 田谷及び原宿トラストの夫々の地権者に対して国土交通省横浜国道事務所が働きかけを行った件数に関する開示請求書コピー
14. 小菅ヶ谷トラストの地権者に対して東日本高速道路㈱横浜工事事務所が働きかけを行った件数に関する開示請求書コピー