

東京都職員措置請求書

2020年11月11日

東京都監査委員殿

1、請求の趣旨

東京都は、貴重な生態系の宝庫である国分寺崖線（通称ハケ）を破壊する都市計画道路小金井3・4・11号線の建設を計画している。この道路事業の根拠は、昭和37年7月に旧建設省が旧都市計画法に基づき「決定」したとされる「小金井都市計画街路」だが、①旧都市計画法が求める適正な手続きを欠いている②行政官庁の承認（主務大臣の署名・押捺）が存在しないという「明白かつ重大な」瑕疵があり「無効」なものである。東京都はこれらの事実を知りながら違法に事業を推進している（地方公務員法第32条、第33条違反）。

新型コロナウイルスによる財政悪化で多くの「不要不急の公共投資」が凍結される中、2020年2月に3・4・11号線の「オープンハウス」開催で既に1000万円もの多額の予算が浪費され、さらに今後、「環境概況調査」が実施（2020年9月17日入札済）されようとしている。

これらは適切な手続きを欠いた街路計画を前提とする「明白かつ重大な」違法な支出であり、後段に記すように不当極まりない支出であって都民に多大な損害を与えている。

公共事業進捗にあたっては、専門的技術的知識を持っている行政側に「広範な裁量権」があるとされているが、裁量権が認められるのは適正かつ適法に計画決定されている場合であって、本件のように重大な瑕疵があり、且つ不当な事業遂行においては裁量権そのものが認められないというべきである。本件は法的根拠、予算化の根拠そのものが存在しない特異な事案である。

従って私たちは、東京都知事に対し、既に支出したオープンハウスの経費の返還を求めるとともに、入札を行った「委託件名：環境概況調査委託」（2北南—小金井3・4・11外1路線）による事業の執行を取り止めるよう求める。

2、不当な支出内容

2020年2月21日、22日、23日に実施した「小金井3・4・11号線外に関するオープンハウス」のために支出した費用内訳は以下の通り。（添付資料1-1、1-2、1-3）

委託費	953万4800円
配布費用	83万1407円
警備委託費	4万9282円
合計	1041万5489円

また9月17日に行われた環境概況調査は以下の通り。（添付資料2）

落札額	295万9000円
-----	-----------

3、経緯と事実関係の確認

東京都都市整備局は2016年3月末、都市計画道路の「第四次事業化計画」（優先整備路線の選定）を決定。小金井市分では、3・4・11号線外と3・4・1号線を盛り込んだ。

このうち小金井都市計画道路3・4・11号線外は、府中市多磨町2丁目から、小金井市東町5丁目までの約830メートルを、幅員18メートル（2車線）で結ぶ計画である。（五日市街道から甲州街道までの5キロを結ぶ府中東小金井線の一部と位置付けられている）

現有道路はなく、国分寺崖線の上は住宅密集地（一部請求人を含む住民が多数居住している）で



現有道路はなく、国分寺崖線の上は住宅密集地（一部請求人を含む住民が多数が居住している）であることに加え、準絶滅危惧種などが生息する「ハケで最後に残された生態系の宝庫」とされる地点であることが、計画を推進しようとする東京都建設局と環境保護団体・都民の間で紛争となっている。

（A）「第四次事業化計画」決定前、2016年2月に行われたパブリックコメントでは、東京都に寄せられた意見4126件の半分が小金井市の2路線に関する意見で、3・4・11号線外だけで1030件と全体の約4分の1を占めた。全体の320路線でも異例の多数の意見表明であり、内容的には路線廃止・見直しの意見が約96%と、「反対」が圧倒的だったが、パブリックコメントでは都民意見が反映されることはなかった。

（B）「第四次事業化計画」を知った環境保護を訴える小金井市民は、道路の事業見直しをもとめて行動を開始した。2016年7月に行われた突然の都知事選に際し、小金井の市民団体が、各候補に公約に関してアンケートを実施。小池百合子候補（当時、現都知事）は「都知事に就任すれば、地元から強い疑義が提起されている路線を実際に巡視し、地域の皆様と対話し、優先整備路線に位置付けることが不適切だと判断される路線に関しては大胆に見直しを進めてまいりたい」と回答した。

小池都知事は2016年秋の都議会で「この路線については、さまざまな意見があることを承知している。この道路の果たす役割や機能、環境にどう配慮するのかについて、市民との意見交換の場を設けるよう指示した」などと答弁した。しかしながら、知事の現地の巡視と住民との対話の公約は果たされていない。

（C）この知事答弁に基づき、都建設局は、公募市民との意見交換会を2017年11月、2018年1月、2019年2月の3回行った。この間別途、2018年3月に計画地近くの小金井市立南小学校で「説明会」を2度開催した。

（D）意見交換会、説明会では参加した市民から、3・4・11号線への「見直し・廃止」の意見が多数寄せられた。都民からは「道路の必要性について話し合いたい。建設が前提では対話にならない。計画を作成した都市整備局を入れて必要性について根本から話し合いたい」「ハケの生態系を壊してしまっただけに戻すことができない」「事業の根拠が法令の基礎を欠いているのではないかな」などの多数の意見・疑問が出された。

（E）しかし実行部隊である建設局は市民のこれらの意見・疑問を無視し、計画を立案した都市整備局との対話の場を設定しなかった。建設局は、都知事の公約に沿わない対応を続け、第3回意見交換会の場で突如、写真パネルなどで一般都民向けに事業を説明する「オープンハウス方式」に切り替えると通告した。

（F）今回の請求の一つである「オープンハウス」はこの経緯の上に行われたものである。

（G）「オープンハウス」前後に、環境概況調査の計画が明るみに出た。オープンハウス開催に会場で付随して行われたミニ意見交換の場（人数制限、短時間）では、「学識経験者らを入れた第3者委員会が管理する調査でなければ、公平性・透明性が確保されず、結論が行政寄りになるのは目に見えている。結論ありきの無駄な予算執行となる恐れが大きい」という疑義が都民から出された。（参考：環境・生態系保護と道路の混雑解消の対立が問題となった類似ケース、名古屋市「相生山」の都市計画道路では、2010年に名古屋市長が設置した学識経験者らによる「検証委員会」が科学的な環境調査を行い、結果を公表、市長や市民に客観的な判断材料を提示した。「都建設局の、建設局による、建設局の（道路推進のお墨付きを得る）ための環境調査」とは雲泥の差である。）

（H）なお、小金井市議会は、7度にわたり、3・4・11号線の建設に慎重を期し、現時点で強行しないよう決議・意見書を採択している。さらに環境概況調査の中止の意見書を採択した。また西岡真一郎市長も、住民理解がえられていない現状では、建設に同意できない旨を表明、小池都知事

に複数回伝達している。

以上がオープンハウス開催に至るおおまかな経緯である。

4、違法支出である理由

東京都は2019年2月の第3回意見交換会で、「3・4・11号線は、国が都市計画決定し、告示されており、当時の法令に基づいて、適切に手続きされたものと認識している」と主張した。以下、この都市計画決定が「明白かつ重大な瑕疵」により「無効」である理由を、証拠をもって示す。

【前提】

小金井都市計画街路は昭和37年に「旧都市計画法」に基づいて手続きが行われた。当時は、「大東亜戦争遂行のため」に立法された「許可認可等臨時措置法」（昭和18年3月17日）（以下、臨時措置法）と「都市計画法及同法施行令戦時特例」（同年12月24日）（以下、戦時特例）が特別法として、旧都市計画法に影響を与えた。

論点を整理するため、臨時措置法と戦時特例が、①旧建設省の「主張」の場合、②日本国憲法の下では「違憲の疑い」がある場合、の2つに分けて述べる。請求人らは、①②のいずれの場合も、小金井街路計画が「無効」と主張するものである。

【I：旧建設省の「主張」の立場からの論証】

戦後の混乱期は別として、日本国憲法の施行により、戦争遂行のための勅令や法令は効力を失うか、廃止されるはずである。しかし、一部の中央官庁は臨時措置法が有効との立場をとり、旧建設省も都市計画で「臨時措置法や戦時特例は有効」という立場を取ってきた。

旧建設省が、戦時特例が有効との立場を取ったとしても、都市計画決定には「主務大臣の決定」が必要不可欠の条件となる。なぜなら、明治憲法と日本国憲法の違いが存在するからである。

明治憲法では、内閣は「國務各大臣ハ天皇ヲ輔弼シ其ノ責ニ任ス」（第55条1項）として、天皇に対して責任を負うことになっている。

これに対し日本国憲法では、内閣は「行政権は内閣に属する」（第65条）、「内閣は、行政権の行使について、国会に対し、連帯して責任を負う」（第66条3項）とされ、国会（そして国民）に対して連帯責任を負うものとされた。「国民主権の原理」からして当然の法理である。

日本国憲法の下では、各大臣・長官が「行政庁」として省庁を代表し、最終決定し、その文書を残し、告示する必要がある。事務次官以下の事務方は補助機関にすぎない。

このため、旧建設省でも、告示（具体的には官報掲載）前に、必ず現職大臣の承認を得る必要があった。都市計画の根幹となる街路計画の告示では、（a）前段：計画の決定（b）後段：関係図書の縦覧、がセットとして構成されている。この意味については、後述する。

例えば、類似の昭和38年の小平都市計画街路のケースでは、当時の河野一郎建設大臣が日付のある「告示案」に署名している。これが根拠となって初めて、官報（8月21日写真）に掲載（告示）された。〈証拠写真1-1、1-2、1-3〉

ところが国立公文書館に残された小金井都市計画街路文書（3・4・11号線の上位計画）では、官報に告示するための大臣署名文書が、証拠写真に見る通りの状態でしか残されていない。中村梅吉とは前任大臣である。当時は河野一郎氏が国务大臣である。調査の結果、河野一郎大臣の決定文書そのものが存在しないことが判明した。〈証拠写真2-1、2-2、2-3〉

告示案を詳細にみると、大臣名「中村梅吉」の署名が2重線（一部見えにくい）で消され、日付も入っていない。ところが昭和37年7月26日付で出された官報には河野一郎大臣名で「告示」さ

「決済」⇒「決裁」では、「文書決済規定」見当たらず（「規程」でも）

れたことになっている。補助機関が大臣承認を経ずに「越権行為」で手続きした疑いがぬぐえない。

旧建設省内部での決済については文書決済規定で定められている。例えば、第2条（代決）は、病気その他やむを得ない事由により不在、かつ、当該文書の施行が急を要する場合において、（大臣決済）は政務次官とし、大臣・政務次官がともに不在の場合は、事務次官と定めている。

本件の場合、当時、池田内閣で内閣改造（昭和37年7月18日）が行われ官報掲載はその8日後である。しかし大臣の署名文書は存在せず、上記の代決も存在しない。新旧大臣間で「包括的事務引継ぎ」がなされたとしても、国民の基本的な人権に影響する重要な文書への正式署名を欠くことはできない。

実際に、旧建設省では、政権交代で内閣が変わったり、内閣が改造されたりして、大臣が交替した場合は、署名をやり直して（旧署名を消し、横に現職大臣が署名）、適切に決定が行なわれたことを文書で確実に残している。〈証拠写真3-1、3-2〉

街路計画の大臣承認（決定）は、必ず文書で残さなければならない。なぜなら、都市計画決定が、憲法29条や土地収用法などに基づき、行政が関係住民から基本的な人権である所有権（生活権・土地家屋など）を奪うことが可能となる「根拠」となるからに他ならない。また大臣決定とその告示は、予算化の根拠となる極めて重要なものであり、不存在はありえない。

東京都は2019年2月の第3回意見交換会の席上、建設局道路建設部の徳差宣計画課事業化調整専門課長（当時）が、「この路線の都市計画は旧法で都市計画決定されて、昭和37年ですから、旧法で決定されているという事実があります」と説明した。参加都民が決定の根拠（内閣の認可など）を質したが、徳差氏はその根拠及び資料を示せなかった。

また2020年2月の「小金井都市計画道路3・4・11号線外に関するオープンハウス」の意見交換の場で、東京都の説明者が「皆さんの指摘（正式に決定されていない疑い）を受けて国立公文書館に行ってきました。確かに大臣決定を確認できる書類は見つからなかった」と表明した（建設局道路建設部計画課 喜代田丈多摩計画担当＝当時）。

遅くともこの時点で都建設局は、大臣決定の「不存在」を十分認識しているのである。

繰り返すが、日本国憲法下では、行政庁としての意思表示を行うことができるのは主務大臣だけである。補助機関では代行できない。

付言すれば、印刷局（現独立法人国立印刷局）では、当該行政担当部局から要請文書が来た場合、大臣承認の裏付けがあるかどうかは確認することはない、と請求人らの照会に説明している。

官報に掲載する前に、都市計画について大臣の承認を経たという文書が存在するはずであり、残っていないなければならない。

上述したように、旧建設省の小平など他の都市計画街路などでは大臣の承認文書が残っている。しかし、小金井の街路計画だけは残っていない。

東京都建設局が「当時の法令に基づいて、適切に手続きされた」と主張しても、決定文書が残っていない以上、形式的に官報に掲載されたとしても大臣以外の権限のない者の「越権的行為」に基づくものにすぎず、公示は「有効」とはなりえない。裏付け文書が存在しないからである。

都建設局の主張は、単なる「推論」でしかない。「法律に基づく行政」という大原則がある以上、「推定に基づく行政」など日本国憲法の「法の支配」からして絶対に許されないというべきである。

このように小金井の都市計画街路の決定は、「明白かつ重大」な瑕疵がある。重要な詰めを欠いており成立しておらず、「無効」状態である。

従って、行政に一般に広範囲に認められる裁量権も、小金井都市計画街路と下位の道路計画では事業推進と予算化のための法的根拠を欠いていると言わざるを得ない。地方公務員法は第32条で法令順守義務を定めており、第33条で信用失墜行為を禁じている。都建設局は、法令の根拠なし

に、推量に基づく行政で、都民の税金を浪費している。

また、最初から「無効」(未成立)であれば、法律上の瑕疵を治癒する対象そのものが存在せず、行政法上のテクニックによる治癒も出来ないと考える。手続き上の瑕疵をめぐっては法的争いがあるが、本件は、関係住民の財産権・生活権を奪ったり、建築制限を課したりできる根拠となる性質の事案であり、主務大臣の決定・承認が必ず必要なケースだと判断する。類似のその他都市計画で、大臣の決定が文書で残されているのが雄弁に証明している。

【小結論】重要なのは、告示の前提である現職大臣の承認(決定・縦覧)を示す文書が、小金井の都市計画街路に存在しないという事実である。

【Ⅱ：臨時措置法と戦時特例が「違憲」だったとの立場からの論証】

小金井3・4・11号線は、昭和37年7月に「決定」したとされるが、本来は、当時の都市計画法(以下「旧都市計画法」という)の手続きに基づいて決定されなければならないはずである。

旧都市計画法(大正8年4月5日)に定める都市計画決定の要件は次の通り。

「第三条 都市計画、都市計画事業及毎年度執行スヘキ都市計画事業ハ都市計画審議会ノ議ヲ經テ主務大臣之ヲ決定シ内閣ノ認可ヲ受クヘシ

都市計画、都市計画事業及毎年度執行スベキ都市計画事業ニ付テハ政令ノ定ムル所ニ依リ主務大臣之ヲ告示シ行政庁ヲシテ関係図書ヲ縦覧ニ供セシムベシ」(下線は請求人)

すなわち、要件は前段の

- (A) 都市計画審議会の議を経て
- (B) 主務大臣の決定
- (C) 内閣の認可

の3点が必要である。

これらがそろって初めて、3条後段の

- (D) 主務大臣(建設大臣)の承認に基づく、「告示」が可能となる。

ところが、国立公文書館に保存されている小金井3・4・11号線の上位の都市計画決定に関する書類(表題「小金井街路」)には、上記のうち、(B)、(C)の2点が存在しない。(D)も大臣の署名文書が存在しない。

【本来の手続きの事例】

この問題を明確に認識するため、旧都市計画法に基づく手続きについて戦前と、戦後の2つのケースを証拠として例示する。

(ア) 戦前のケース：立川市の都市計画決定文書

当時の内務大臣(建設省の前身)が決定、内閣総理大臣に閣議での承認を求めた

内閣総理大臣が、承認した旨を内務大臣に通知した<証拠写真4-1, 4-2, 4-3>

(イ) 戦後のケース：大阪府の吹田-高槻間の高速道路の路線変更文書

担当大臣(建設、運輸)が閣議を請議

閣議決定では、国务大臣全員の署名・花押が行われている。<証拠写真5-1, 5-2, 5-3, 5-4>

これらが旧都市計画法に則った手続き例である。

ところが、小金井の都市計画街路では、そうした旧都市計画法に基づく手続きが行われた証拠・形跡は全くない。

昭和37年には3・4・11号線の計画地には、昭和37年以前に住宅を建築し居住していた都民がおり、街路計画「決定」はこれら都民の財産権や「生活権」に重大な影響を与えるものであるから、旧都市計画法の定める適正手続きを踏んだものでなければならないのは当然である。

【無効の証拠】

国立公文書館に保存されている「小金井街路」の資料を検討する。

資料は、国立公文書館に保存されている「小金井街路」の表題の小金井の都市計画道に関する「決裁文書」である。〈証拠写真6-1〉

次は、建設大臣から都市計画地方審議会に付議された「付議案」。〈証拠写真6-2〉

次は、東京都知事から建設大臣宛に都市計画地方審議会で議決したことを報告した書面である。〈証拠写真6-3〉

最後は、「東京都小金井都市計画街路の決定について」と題する「建設省決裁文書」である。〈証拠写真6-4〉

その他、内閣の認可を示す書類は存在しない。

小金井3・4・11号線では、現職大臣の告示案を承認した文書(D)が存在しないことは【I】で前述した通り。

これに対し、〈証拠写真3-2〉では、中村梅吉前大臣が消され、河野一郎現大臣が署名し直している。日付も明示されている。〈証拠写真2-1〉と比べると、両者の違いは一目瞭然である。〈証拠写真7=証拠写真3-2の拡大写真〉

重要な大臣の決定がどこにもない上、大臣の承認・署名も存在しない小金井市の都市計画街路決定は、旧都市計画法の適正手続きを経ておらず、この点からも「無効」である。

行政法の権威であり、最高裁判事を歴任した田中二郎氏（東京大学教授）の「法律学全集6行政法総論」（昭和63年5月20日初版第38刷）には、

「行政行為は行政機関の行為として行われるのであるが、それが完全な行政行為であるためには、まず、正当な権限を有する行政機関により、正常な意思に基づいて行われることを要する」「行政行為は、それが正当の権限を有する行政庁によってなされたことを示すとともに、その内容を明確にし、利害関係人をしてその内容の認識を容易ならしめ、これに関する証拠を確保して将来に争の発生することを防ぎ、もって法律生活の安定を図るために、一定の形式を要件とすることが多い。形式の欠缺がこれらの要請を全く充たし得ない程度に及ぶ場合においては、その行為は、無効である。」と記している。

【適正手続きの文書が存在しない理由】

では、なぜ旧建設省は旧都市計画法の適正手続きを行わなかったのか。その最大の根拠は、前述の戦時中、東条内閣によって特別立法された臨時措置法・戦時特例である。これにより旧都市計画法第3条で定める「内閣の認可」を、「大東亜戦争遂行のため」として、省略できるとした。

昭和18年の臨時措置法と関連法令は、第2次世界大戦（≡「大東亜戦争」）終結とともに、一部の例外を除き失効することとなった。

ポツダム宣言の受諾はひとまず置くとして、日本国憲法では

第98条で、「この憲法は、国の最高法規であって、その条規に反する法律、命令、詔勅及び国務に関するその他の行為の全部又は一部は、その効力を有しない。」に定めている通りである。「大東亜戦争の遂行のため」に時限立法された法令は、効力を失うはずである。

ところが、旧建設省は、戦後も臨時措置法・戦時特例が「有効」とする立場を取った。戦後の高度

成長期に大きな社会問題となった東京都の外環状道路（外環道）計画は、国会でも「（戦争遂行目的のための）異様な法令に基づく都市計画決定」として取り上げられた。これも一因となり、外環道が30年近く政治決断により「凍結」されたことは周知の事実である。現在、着工後も外環道では法的紛争が続いている。

付言すれば、臨時措置法は平成3年に廃止された。当時の佐々木満総務相は「法制の趣旨、目的、それは（戦争）当時の状況と戦後の日本の置かれた状況は全く違うわけですから、もっと早く廃止するものは廃止する、〈行政〉簡素化が必要ならば、早めに別な法律なりをつくるべきだった」と国会で「反省」答弁をしている。（「自治研究」1991年8月号参照）政府にとって、行政の簡素化の方向性は正しくても、「違憲の疑い」の濃い「異様な法令」であったことの証左である。佐々木総務相の言う通り、行政簡素化のための立法を遅くとも独立後、速やかに行うべきだった。

旧建設省の立場に立てば、戦後直後の混乱期に正規の手続きを踏んでいては復興が進まないという事情があったと推察される。しかし、「もはや『戦後』ではない」とされた昭和30年以降も、旧建設省は人口が急増する東京都下の町村が市制に移行するに際して、臨時措置法を利用して旧都市計画法の適正手続きを行わず、都市計画決定した。日本国憲法下で、戦時中の特殊な法令を有効として無理やり適用して、都市計画決定してきたといえよう。

小金井都市計画街路は、日本国憲法の下では旧都市計画法が要求する「適正手続き」を取るべきだったことは明らかである。（参照資料「僕の街に『道路怪獣』が来た」山本俊明 緑風出版刊）

【大結論】以上の証拠・理由で、請求人らは小金井市の都市計画街路は「無効」と判断する。計画の大宗である街路計画の決定が存在せず「無効」と知りながら、3・4・11号線事業を進める東京都建設局は違法行為を犯していると断ぜざるを得ない。オープンハウス開催は違法かつ不当極まりない支出であり、環境概況調査も違法もしくは不当な事業と判断する。

東京都建設局は、疑義を唱える都民の声に真摯に向き合わず、確信犯のごとく一方的に事業を進め、法令を軽視し続けており、極めて悪質性が高いと判断するものである。

【請求措置】以上の理由から、都知事に対し、オープンハウスの費用返還と、今後の環境概況調査の執行取り消しまたは凍結を行い、都民の利益を守るよう勧告することを求める

【意見陳述の要請】小金井の都市計画街路で、主務大臣の決定文書が存在しない理由は、ただちに明らかではないが、請求人代表が、意見陳述の場で追加の重要な証拠（写真など）とともに「合理的な推論」を提示したい。願わくはその機会を賜り、監査に公平公正を期していただきたい。

5、請求人はなぜ3・4・11号線事業に反対するのか

小金井3・4・11号線は、現道のない住宅地と“ハケ”の名で多くの東京都民に親しまれている国分寺崖線と野川、武蔵野公園を分断する計画となっている。

国分寺崖線は、立川から大田区田園調布まで続く、古多摩川によって武蔵野段丘南岸が削られてできた段丘崖線であり、旧石器、縄文時代からの遺跡が崖線に沿って分布している。崖線の下には湧水が各所に見られ、大岡昇平の『武蔵野夫人』や国木田独歩の『武蔵野』にもその風景が描かれている。識者によれば、戦後の開発によりハケ、湧水などによる湿地帯、野川がそろった「三位一体」の場所はもうここにしか残されていない。特に野鳥や小動物、昆虫類、植物がハケに沿って横に移動する習性があるとみられており、ハケを縦断する自動車道路（車幅18メートル）が建設・供用されると、渋滞による車両からの熱放出や、不自然な風の通路

が形成されることなどで、特に温度変化にデリケートな生態系に不可逆の負荷となり、取り返しのつかない事態を招くことが強く懸念される。(参考：前述の名古屋市の相生山道路計画は、学識者が入った科学的な調査と首長の政治決断によって「凍結」された)

武蔵野公園のハケは大都会に残された自然のオアシスであり、週末には多くの親子連れの都民が訪れ、安らぎを得る場である。野川では、ホタルが生息し、子供たちが小魚やカエルなどと遊ぶ体験のできる貴重な場である。オオタカを頂点とする生態系、準絶滅危惧種など多数の希少な生物が東京都のど真ん中に存在する貴重な自然資源でもある。元々、東京都建設局公園部門が関係して再生・保護してきた都民全体の環境資産である。請求人らは、多くの先人が守ってくれた自然資源を、今後も未来の世代に継承すべきものだと考える。

都建設局道路部門が進めようとしている都市計画道路は、都心近くにわずかに残された貴重な価値を有するハケの生態系の中枢部を破壊する恐れがある。60年近く前のクルマ優先の価値観による計画である。コロナ禍に苦しむ都民にとって貴重な財源を浪費、自然環境と生態系に悪影響を与えることは矛盾している。

クルマ社会自体が「100年に一度の大変革期」、いわゆる「CASE(ケース)」の時代を迎えている。道路行政の前提条件が大きく転換しようとする時代にわれわれ都民は生きている。しかし東京都の道路行政はこうした時代の変化に全く適合しようとしないうる古い体質のままで、60年近く前の道路計画を、法令を無視してまで推し進めようとしている。

小池百合子都知事の「東京の未来は、都民と決める」との政治スローガンと真逆の事態が進行している。

請求人らは東京都に対し、時代の変化を踏まえた「道路の必要性」について理性的に話し合おうと呼びかけているが、受け入れられない現状にもどかしさを覚えながらも、主権者としてこうした硬直的で旧態依然の行政姿勢を正すべきだと考え、今回已むに已まれず「公益のために」訴えを起こしたものである。監査委員におかれては、これらの点を十分ご勘案いただき、公平公正な審査をお願いするものです。

地方自治法第242条第1項の規定により、別紙事実証明書を添え、必要な措置を請求します。

6 請求者

氏名 (略) 印

住所

氏名 (略) 印

住所

氏名 (略) 印

住所

氏名 (略) 印

住所

(連絡先：氏名 略 住所： 略 電話： 略)

上記以外の請求者は、別紙に記載。