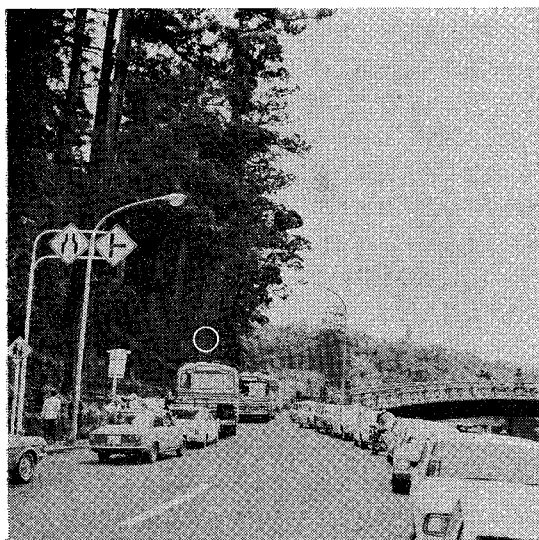


日光の通称「太郎杉」伐採をめぐる訴訟事件の経緯

赤尾 勇*

1. はじめに

この訴訟事件は、交通難の解消か、自然景観の保存か、ということで広く世間の注視を集めている。この事件を知ったときに、だれしもまず考えることは、「道路整備事業の実施により、どうして老杉を伐採しなければならないのか。ほかのルートに道路を建設することができないのか」ということである。この素朴な質問に対して、十分な説明を行なうことが、最も肝要であろう。「地形的、景観的等多くの制約から代替性がない」という答のもつ真にやむを得ない事情が、理解されないと、センチメンタルな感情に触れて「理由のいかんを問わず老杉は保存すべし」となるからである。



写真—1 神橋前の一般国道120号の混雑状況

本件係争地を含むこの付近一帯は、日光国立公園の入口にあたる位置にあって、大谷川の溪谷と両岸の丘陵部にはさまれた狭隘な谷間に、広葉樹林帯や巨杉群が広範囲に育成している。また二荒山神社の所有管理する朱塗りの御神橋、東照宮の所有管理する御旅所（いずれも重要文化財に指定されている）をはじめとする多くの由緒ある施設が散在する国立公園法に基づく特別保護地区に

* 建設省道路局国道第二課長補佐

指定された特殊な地形にあるなかに、日光市を起点とした宇都宮市方面と群馬県沼田市を結ぶ唯一の迂回路のない重要な幹線道路が古くから通じている。現在の一般国道119号および120号がそれである。

観光、文化ならびに産業、経済の発展に最も影響の大きい本路線の整備に、国および栃木県は戦後いち早く着工しており、特に係争地付近の道路改良計画の施行にあたっては、現道を拡幅する案（A案）のほかに、各種のバイパスルート案（B、C、D案）を設定して、文化財等の施設や樹木の伐採による、すぐれた景観に与える影響、観光客を含めた交通量の流動状況、地元住民に与える社会的影響等を詳細に比較検討のうえ、最少限の影響にとどめるとともに、代替性のないことを確認して、技術的にも経済的にも適正である現道拡幅の事業計画を採択したのである。したがって、文化財や特別天然記念物ではないとはいえ、不本意ながら東照宮の所有地に育成する15本の杉を伐採し、この事業の実施によって生ずる一部の景観の損傷に対しては、万全の修景措置を講ずることにしたのである。

本件係争地の所有者である東照宮は、戦後まもなく日光市の地元関係者から出された道路改修等の要望により、栃木県をはじめ日光市、地元関係者が参加した会議に加わり、数回の会議を経て昭和29年7月には、栃木県道路管理者の行なった事業計画の説明に対して協力する旨の覚書に調印している。しかしながら、その了解をひるがえし反対をとなえて、昭和39年4月に「土地収用法に基づく事業認定、土地細目の公告および収用裁決の取消請求の訴」が提起されたのである。東照宮は参拝者の利便を図るための日光山内の道路拡幅には、多くの巨杉を伐採し、また旧日光街道、旧例幣使街道、旧会津街道にあって、特別天然記念物として指定されている杉並木も東照宮の所有管理するものであるが、風倒木の危険があるとして、年間180本あまりもの巨杉を伐採している。

東照宮がみずからこれらの巨杉の伐採、景観等に損傷を与えていながら、その一方において強風等により損傷され、かろうじてワイヤーロープに支えられている係争地の杉が伐採されると景観等を損傷するという理由で訴訟を提起したのである。

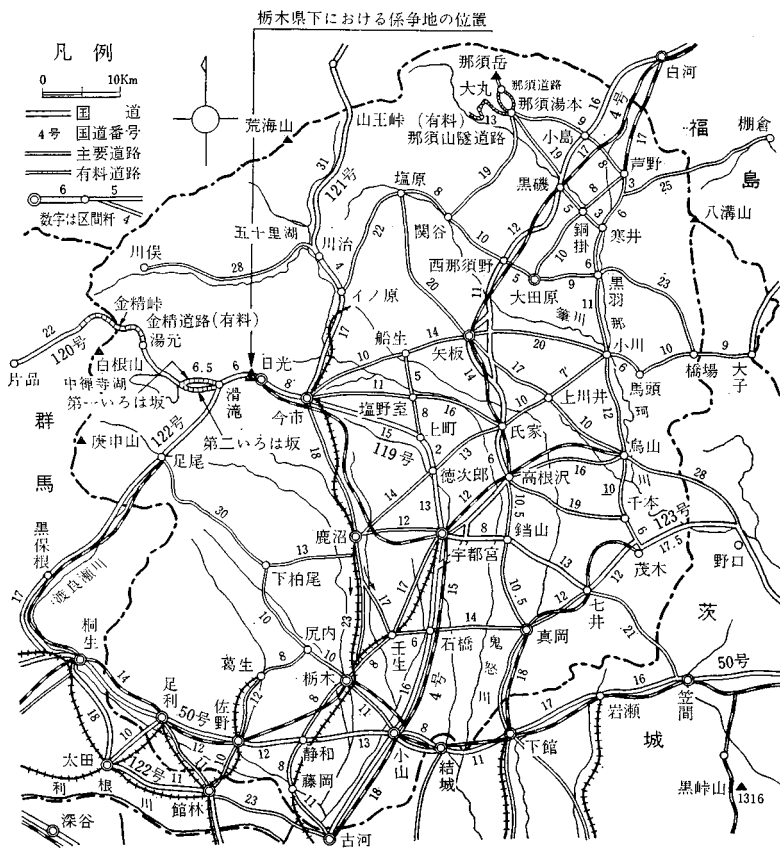
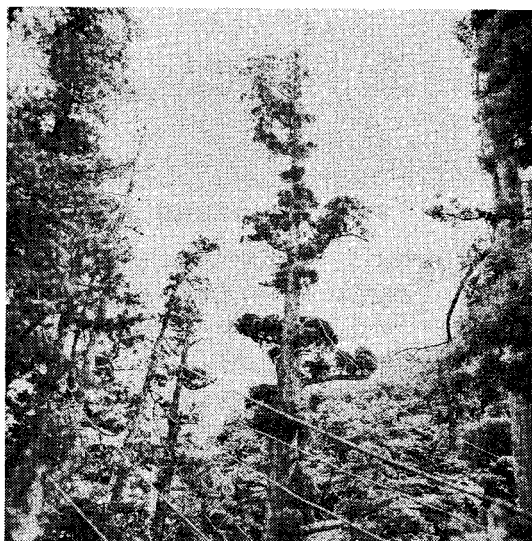


図-1 係争地位置図



(道路裏の御旅所側からうつす)

写真-2 ワイヤロープでつられている杉の木

この訴訟の第一審は、宇都宮地方裁判所において、昭和44年4月9日に「道路は、費用と時間をかければ、何時でも何処にでも建設することができる。一度失われた景観等は復元することはできない」と判示して、高度

の専門的、技術的要素を含んだ本件事業計画のもつ合理性、非代替性を十分認識することなく、関係当局の行政判断を排除して、事業の認定および取用裁決を取消す判決があったのである。

地形的、景観におよぼす影響等多くの制約を無視し代替性ありとして、ごく一部の限られた景観の保存のみを認めたこの判決は、普遍的に考察すれば、公共事業のもつ緊要性が没却されることにつながるといえよう。戦後の荒廃した国土の保全と開発の基盤を築き、国民生活の向上とともに、さらにその重要性が増大しているときに、今後の公共事業の用地取得に大きな影響を及ぼすこととなるのではなからうか。

この判決に対して、建設省および起業者である栃木県は、「現時点においては、現道を拡幅する事業計画にかわる他の良案は

ない」と判断して、ただちに東京高等裁判所に控訴したのである。

社会資本の充実をめざす公共土木事業の施行は、たしかに大なり小なり自然景観等の現状を変える宿命的な要素があろう。しかしながら、すでに施行された多くの事業が、自然景観等と調和して、現代社会に適合した新しい景観を現出していることも、否めないのではなからうか。荒廃した自然に人為的作為による保護や景観を施して、広く国民に愛される国土を建設した貢献度は、きわめて大きいものがある。

限られた予算と取り組んで、つねに景観との融和や社会環境の保全につとめている公共事業の担当者にとっては、特に今後の裁判の進展を看過しえない重大な問題であり、広く国民の理解と支持を得る必要があると考える。

2. 一般国道120号と119号の意義ならびに整備状況

一般国道120号は、日光橋において接続する一般国道119号とあわせて、宇都宮市から今市市、日光市を経て群馬県沼田市に至る幹線道路で、この沿道には、東照宮、二荒山神社、輪王寺等の社寺が多く点在し、中禅寺

湖、戦場ヶ原、湯元温泉等の奥日光の観光地があり、古くから「日光みずして結構いな」といわれているほど、全国民から敬愛されている東照宮参拝のルートでもある。また、日光市の清滝地区には、古河鉱業、古河電工等の産業施設もあり、日光市内を縦貫する街路としても市民生活に密着した大動脈である。

昭和 25, 26 年頃は両路線のほとんどが砂利道で、幅員狭隘、屈曲、勾配等が著しく、湯元一沼田間に通じる金精峠等は登山道によって連絡している状況にあった。本路線の整備状況を顧みると、栃木県は戦後ただちに重点事業として取り上げ、国庫補助のもとに整備の促進につとめ、昭和 29 年には、わが国有料道路の第一号であるいろは坂有料道路が完成し、第二いろは坂、金精峠有料道路の整備とあいまって、現在までに両路線の全区間の一次改築を、本件係争地を除いてすべて完了している。

3. 係争地付近の道路現況ならびに交通量等

本件係争地である神橋付近は、日光市街地方面より清滝方面に向けて日光橋を渡った北側において、ほぼ直角に左折して間もない場所に位置している。道路のすぐ南側の約 10 m 下を大谷川が流れ、この溪流にかかる神橋

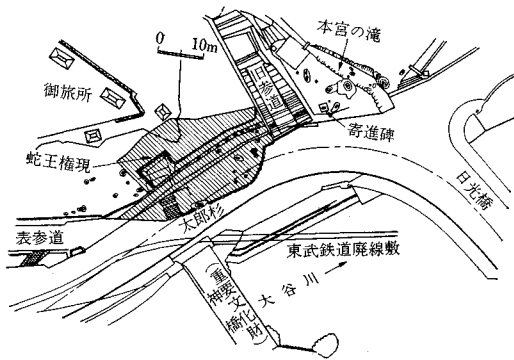


図-2 現況および要拡幅箇所図
(斜線箇所は、起業地を示す)

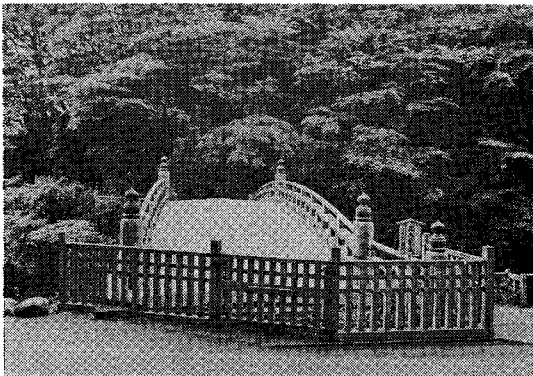


写真-3 神橋の袖高欄の片袖がとりはずされた現況

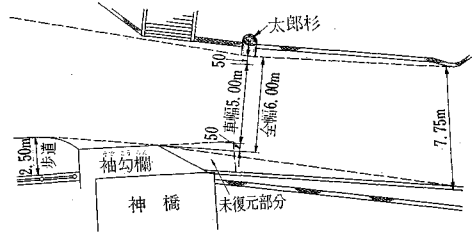


図-3 一般国道 120 号・神橋前現況平面図

(二荒山神社の所有管理する重要文化財)の袖高欄の片袖が、交通難をわずかでも緩和するために取りはずされたまま保護棚に囲まれて、道路に接している。この神橋の真向いに、東照宮の所有管理する丘陵部が突出しており、その地上に育成する杉の根が道路敷に張り出している(太郎杉と呼称されるようになったのは、伐採計画が喧伝されはじめた昭和 30 年代になってからである一日光街道等にある特別天然記念物に指定された杉並木のなかで、最も大きく姿形のすぐれたものを並木太郎と古来から愛称しているが、この通称太郎杉は、まったく別の位置にある)。

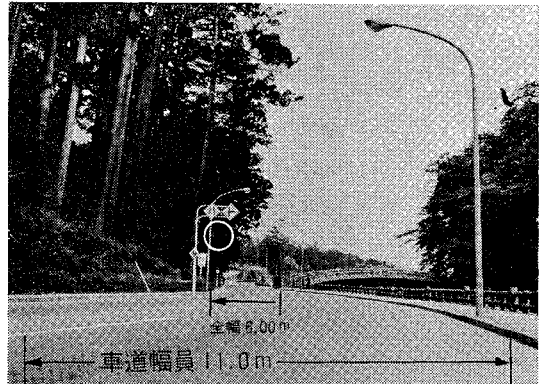
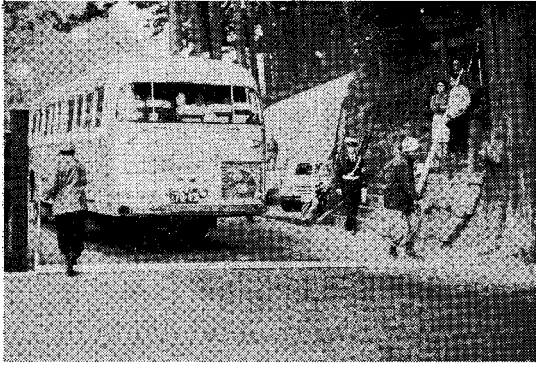


写真-4 神橋前の現況横断

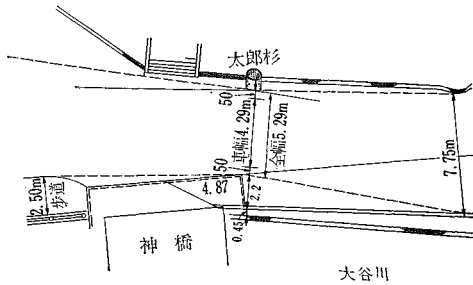
この杉と神橋にはさまれた間の国道が車道幅員 5 m と最も狭く、その前後約 50 m の区間が、歩車道の区別もなく、Sカーブの走行軌跡を描き、かろうじて観光バスが 1 台通過する程度で、交通が著しく渋滞し、運行自動車類のみならず、歩行者の危険度もきわめて高いので、ガードレール、照明等の安全施設を設置して、危険の防除につとめている箇所である。

なお、神橋の袖高欄の復元については、文化庁文化財保護委員会から要望されているが、この重要文化財を復元すると、袖高欄の片側とその防護棚が道路敷内に突き出すことになり、車道幅員は 4.29 m と、さらに狭隘となって、交通はいっそう困難となる。

次に、交通量についてみると、近年のモータリゼーションの普及によって、日光をはじめとする奥日光等の観光地がより多くの人達に身近なものとなっていることか



(昭和 43 年 10 月 15 日, 車道幅員 4.29 m 1 車線)
写真—5 神橋の袖高欄の復旧時の状況



図—4 神橋袖高欄復元後の平面図

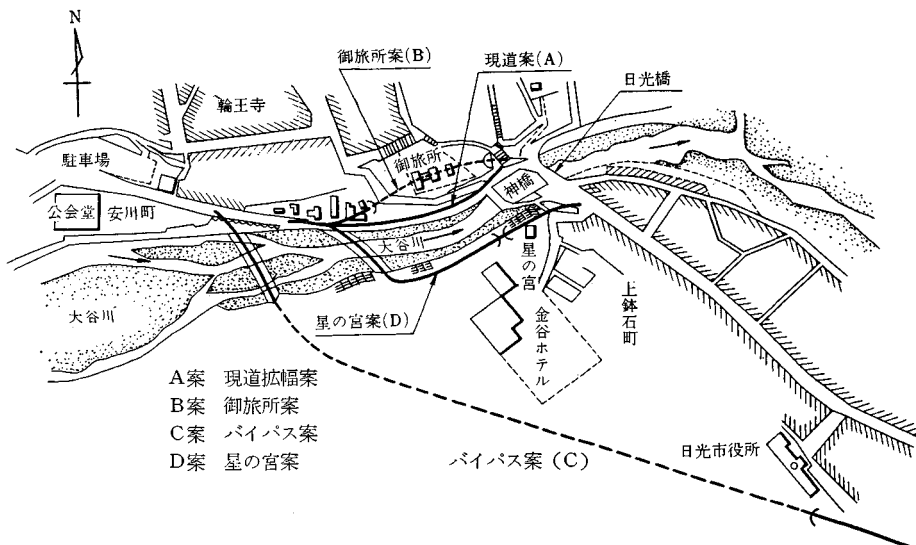
ら、年々増加し、昭和 43 年には 643 万人をかぞえ、神橋付近の自動車の平均日交通量は、約 10 000 台、さらに春秋の観光シーズンには 1 日約 19 000 台を記録している。昭和 44 年度の平均日交通量は約 13 000 台、観光シーズンの記録は約 24 300 台、昭和 45 年の秋の観光シーズンには、前年をさらに上まわる激増ぶりである。なお、この自動車交通量は、昭和 42 年度に日光橋右岸

に設置された自動交通量観測器による観測値と 3 年ごとに実施される全国交通情勢調査の結果に基づいて算出したものである。

神橋付近の道路の現況等は以上のとおりであるが、交通量激増の一途に加えて、観光バス等が大型、スピード化されているおりから、国際観光都市である日光市および観光開発等をモットーとしている栃木県が、当該交通危険箇所の除去を強く要望していることは、至極当然である。

4. 道路改良事業計画および修景計画の立案経緯とその概要

係争地である神橋付近の道路改良計画は、昭和 24 年 4 月に日光市内の東武日光駅前から清滝に至る都市計画街路 II 21 号 (幅員 15 m) を決定したときにさかのぼる。当時は石張舗装のうえに、戦時中に軍需物資の輸送用に敷設された東武鉄道の軌道が走り、道路とは名ばかりの状態であった。この軌道の橋梁を敷設する際に、神橋の袖高欄を取りはずしたのであるが、戦争終結後に復元することとなっていた約束の実現と道路の拡幅の要望が次第に強まって、昭和 29 年 7 月には、この要望を取り入れた栃木県案を作成して、日光市、東照宮をはじめとした二社一寺、東武鉄道等の関係者間において、事業の施行に協力する覚書を交換したのである。経緯の詳細は表—1 を参考とされたいが、その後、台風などによる神橋付近の多数の杉が倒れて国道の交通が途絶したり、道路拡幅促進と杉の伐採反対の陳情のあるなかで、栃木県は、建設省をはじめ厚生省、自然公園審議会、文化財



図—5 一般国道 120 号・神橋付近道路改良計画比較位置図

表-1 事業計画関係の経緯

昭和年月日	事 項
24. 4. 21	都市計画街路 II21 号線を決定した [区間日光市松原町(東武日光駅前)一清滝町幅員 15m].
29. 7. 23	東武鉄道軌道移設を含む神橋付近の改良計画(栃木県案)を作成, その実施について関係各者と覚書を取りかわした(関係各者: 東武鉄道(株), 古河電気工業(株), 栃木県知事, 栃木県教育委員会, 日光市, 二荒山神社, 東照宮, 輪王寺). 栃木県案内容 ① 自動車, 電車, 観光客などを考慮 ② 現在の日光橋の下流約 40m のところに軌道橋を架設 ③ そのため大谷川左岸の道路を拡幅し, 東照宮所有の参道付近の老杉 8 本の伐採 ④ これにより神橋の袖勾欄および柵欄は原形に復旧
29. 8. 15	上記案について厚生省, 文化財保護委員会(現文化庁文化財保護部), 建設省, 運輸省は現地調査を行ない, その前後, 2 次にわたり協議した。その間において東照宮等二社一寺文化財保存会から厚生大臣に県案反対の陳情があった。
34. 9. 26	台風 15 号の強風により杉並木ならびに山内神橋付近の老杉が倒木, 交通障害と同時に危く神橋にも被害をあたえる状況であった。
34.10.14	都市計画街路日光市鉢石町一清滝町の区間を幅員 15m から 16m に計画変更した。
36. 3. 9	厚生省より栃木県に対し, 新日光橋架換えに関する国立公園道路事業の変更について認可があった。
36. 4. 1	昭和 36 年度事業費が内定した 内定額 83,000 千円 { 橋梁整備 55,000 千円 道路改良 28,000 千円
36. 5. 24	昭和 36 年度事業計画内容を文部, 運輸, 厚生, 厚生の各省に説明した。
36. 5. 28	新日光橋架換えおよび取付道路工事に着手した。
36.11.22	自然公園審議会計画部会において, 改良計画比較路線の立案検討を指示される。
37. 3. 11	昭和 36 年度事業費のうち橋梁整備費の一部 11,250 千円と道路改良費全額 28,000 千円を繰り越した。
37. 8. 11	行政管理庁より建設大臣あてに改良計画の調整を図るよう勧告があった。
37.12.14	新日光橋竣工。
38. 3. 24	異状強風のため神橋付近の老杉数本が倒木し, 国道が交通不能となった。そのため新日光橋の勾欄が破損した。 (復旧費 700 千円)
38. 3. 29	倒木のため国道の交通途絶をみるにおよんで, 栃木県交通対策協議会は「交通難緩和のため, 太郎杉周辺の老杉を伐採し, 道路を拡幅する」よう決議し, 決議文を建設省, 厚生省, 文部省の各大臣および東照宮等二社一寺に提出した。
39. 1. 29	神橋付近道路改良工事について知事が東照宮に対し協力方を依頼した。
39. 3. 11	建設省は自然公園審議会計画管理合同部会に現道案および各比較案の計画内容について説明した(比較路線図および比較表を参照)。
39. 3. 14	自然公園審議会は現地調査を行なった。
39. 3. 19	自然公園審議会計画管理合同部会において現道案を採択することに決定した。
39. 4. 1	厚生大臣は自然公園審議会の合意に基づき, 栃木県知事に次の条件を付して承認した。 ① 支障木の伐採は最小限度にとどめること ② 工事跡地は速やかに緑化修景をはかること ③ 残土は風致維持上支障のないよう処理すること ④ 工事の施行および施設の管理にあたっては風致維持につとめること
39. 4. 1	栃木県副知事, 土木部長および日光市長が東照宮等二社一寺に事業計画を説明した。
39. 4. 1	昭和 39 年度道路改良実施計画認可(建設省→栃木県)。
39. 5. 2	栃木県は老杉伐採と関係のない地域の工事に着手した。
39.12. 4	参議院建設委員会において現地調査を行なった。
39.12.17	参議院建設委員会において「日光東照宮周辺の道路拡張計画に関する件」について審議, 自然公園審議会田村委員, 日本自然公園保護協会本田理事が参考人として召喚された。
40.11. 9	厚生大臣の行なった承認事項の条件により建設省, 厚生省, 法務省と栃木県の意見調整を図り, 緑化修景の方針を決定した。
41.10.31	栃木県知事および日光市長が東照宮と会見し, 協力を要請した。
42. 2. 9	栃木県知事と西村建設大臣は太郎杉等の伐採問題について会談した。
42. 2. 10	前田建設次官は知事と同行して東照宮宮司と太郎杉等の問題で会談した。
42. 5. 15	東武鉄道(株)より建設, 運輸両省に「日光軌道線運輸営業廃止許可」について申請があった(日光軌道線 区間: 国鉄日光駅より馬返間 9.6km)。
43. 1.	同上許可申請について許可した。
43.10.15	重要文化財「神橋」の袖勾欄(所有者二荒山神社)が一時復元された(自午前5時 至 午前6時30分)。
43.12.27	軌道撤去および路面復旧完了。

保護委員会, 運輸省等の関係機関と密接な協議を遂げて, 昭和 39 年 4 月に, 再び東照宮等二社一寺に事業計画の内容を説明し, 協力を要請している。

この事業計画の概要は表-2, 図-5 に示すとおり景観に及ぼす影響, 物件移転に伴う社会的影響, 修景計画, 等のいずれを比較しても現道を拡幅する案(A案)が最もすぐれていることが, ご理解願えよう。

また, この現道拡幅案の合理性を決定するにあたって, 最も重要な要素となる交通量の流動状況を調査結果から眺める必要があろう。

交通量が激増の一途にあることはすでに述べたとおりであるが, 交通の流れは, 昭和 44 年 5 月 3 日に行なった OD 調査の解析によると, 交通量の約 55% が日光国立公園の観光・レクリエーションなどを目的とする車両で, そのうちの 64% に相当する車両が, 東照宮・二荒山・輪王寺等の社寺および神橋の観光を目的としている(全体交通量の約 35%)。また, 日光市内を起終点として, 神橋付近を往復する業務用車両等が全体交通量の約 12% と算定される。したがって, 神橋付近を通過する車両は, 全体交通量の 50% と推定される。

表-2 道路改良事業計画各ルート案の比較

種 別	現道案 (A案)	御旅所案 (B案)	トンネル案 (C案)	星の宮案 (D案)
延長・車道幅員	l=280 m W=11 m	l=264 m W=11 m	l=1776 m W=11 m	l=334 m W=11 m
事業費	43000千円	307000千円	1351000千円	221000千円
1. 工期	6カ月	2年6カ月	3年	2年
2. 杉の伐採等	太郎杉をはじめ15本の杉を伐採しなければならない。	杉109本の伐採を要する。太郎杉等15本が枯死のおそれがある。	杉の伐採はないが、トンネルの出口が大谷川右岸となるので広葉樹林を伐採しなければならない。	同 左
3. 景 観	太郎杉付近の景観が変わる。	神橋付近の景観が著しく変わる。	広葉樹林の景観価値は、山内の杉群にもまさるといわれており、その伐採と神橋上流に大橋梁が架けられ著しく景観をこわす。	神橋右岸の景観が最悪となる。
4. 物 移 転 等	物件の移転はともなわない。	オープンカットし、その後覆土するため、御旅所を解体し復元しなければならない。旧参道および本宮の流がなくなる。寄進碑、物産店3軒の移転を要する。	寺院、商店、住宅等49軒の移転を要し、また、区画整理事業としてすでに12mの幅員で決定し、一部実施済を含めて換地処分を16mに変更の要があり実施が困難である。	神橋に通ずる旧道の一部がなくなる。金谷ホテル内の通路および機関室の移転が必要である。
5. 事業費	最も安い。	現道案に比し著しく高い。	膨大な事業費を要する。	現道案に比し著しく高い。
6. 工 法 其 他		トンネルの必要があり、その出入口のオープンカット部分に高い石垣が構築され、日光橋の正面となり、観光的でない。	新道路の利用は、通過交通のみで市内業務を目的とする交通は現道をとるので、神橋前の混雑はかわらない。トンネルが長大となり市街および観光地内の街路として悪く、地元協力が得られない。	日蔭で展望がきかず、観光地内の道路としてよくない。
7. 修 計 景 画	車道北側は周囲の在来石積と同程度の石材を用いた石積で二段の石垣を構築し、これにツタおよびコケ類をはわせる。その中間の歩道の植樹帯にはサカキ、ツツジ、シャクナゲ等の常緑広葉樹を混植し、石垣上部から北側のり面にはこれら常緑広葉樹のほか、ヤマツバキ等を混植する。	より広範囲な大規模な修景を要する。	同 左	同 左

わずか 50 m ぐらいの区間の現道拡幅を否定して、技術的に可能とはいえ交通の流れの必然性と経済効果を無視し、巨額の投資と多くの忍従をしいる代替ルートの建設は許されるものではない。さらに、代替ルートのうち C 案を有料道路とし建設することも、思いつきとしては設問することができるが、短区間の有料道路では、利用便益がきわめて小さく、利用料金は低額となり、交通量も上記の分析から、沼田、奥日光方面などを目的地とす

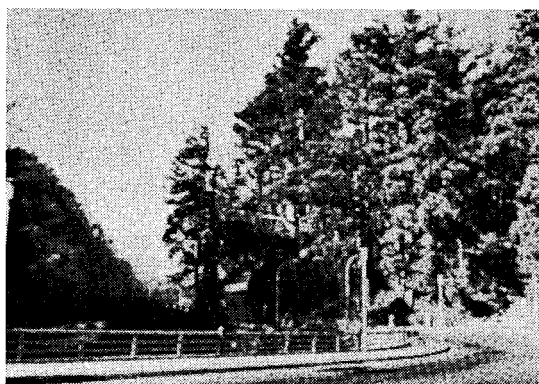
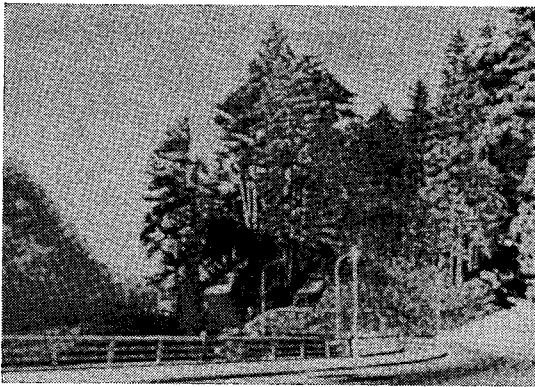


写真-6 係争地点の現状

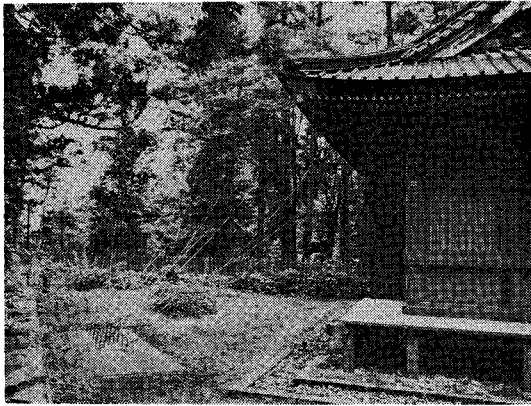
る通過交通のみとなるので、巨額の建設費の償還が見込まれず、建設することは不可能である。

しかも、かりに迂回路ができたとしても、神橋等を観光目的とする車両や日光市民の生活に直結する業務用車両が、現道を通ることが明白なので、現道は依然として交通危険にさらされることになり、現道拡幅の必要性はきびしく残るのである。

次に、修景計画であるが、前述の事業計画を実施するには、東照宮の所有地である丘陵部を現道に沿って 42 m、面積 478.75 m² を開削し、その地上に育成している 15 本の杉を伐採することになるので、そのあと地を、表-2 のに記載したとおりの修景を施工して、年月を経るにしたがって、以前にも匹敵する以上の景観を現出しようとするものである。この修景計画の内容は、地元関係者、植物学者らの意見を広く取り入れて、厚生省の承諾のもとに作成されたものである。なお、この係争地の丘陵部の杉群は、昭和 34 年 9 月の 15 号台風、昭和 38 年 3 月の強風によって多数の倒木と損傷の被害を受け、伐採計画のある 15 本の杉のうちにも、すでに 1 本は枯死し、1 本は枯死寸前にあり、ワイヤーロープでかろうじて風倒木を防止するというみじめな状態である。この



写真一七 係争地の修景計画面



写真一八 ワイヤロープで支えられている太郎杉

付近のすぐれた景観は、丘陵部の対岸の広葉樹林が、神橋の朱色とコントラストを示すところにあるといわれている。

また、本地区を国立公園の特別保護地区に指定した理由に「……比較的狭い自然の地形に制約されながらも…地形を巧みに利用し……大自然と人工を混然一体とせしめた……」と示しているとおおり、この付近の景観は、古くから人為的作為を加えたものである。昔はここを通る道路も現在よりはるかに狭かったものを、次第に丘陵部を開削し、石垣を構築してきたことを、うかがい知ることができるので、新しい時代に適合した景観を造りだして子孫に伝えることができることは、この上もない機会ともいえよう。

5. 原審判決とその問題点

この訴訟事件の第一審を行なった宇都宮地方裁判所の判決文から、裁判所の判断として判示されている事項で認容しがたい問題点を、各項目ごとに考察してみよう。

(1)「(五) 当裁判所の判断 (1)……該場所は、日光発祥の地としての史実、伝説を有し宗教的にも由緒深い

地域である……日光杉並木街道の出発点としての価値もその大半が消失するに至ることは明白である」と述べているが、日光発祥の地としての史実、伝説、宗教的価値は、係争地の対岸の星の宮神社側にある。判決文の認定においても「日光山は、今から約1200年の昔、勝道上人によって開山されたものといわれているが、その際、勝道上人が、本件土地付近の大谷川の絶壁を渡り得ずに困却していたところ、深沙大王が現われて大蛇を橋となし、その渡河を導いたという伝説に基づいて、神橋が架せられ、その正面には深沙大王を祀るための蛇王権現の社を建立した」とあるとおおりで、勝道上人を祀るのが星の宮(盤裂)神社であり、神橋とともに由緒深い地なのである。係争地内の蛇王権現の社は、昭和38年3月の強風倒木で破壊されて、現在は敷地があるのみで、事業計画の実施後には、位置は多少後退するが、輪王寺によって再建されることになっている。蛇王権現の社が多少移転したからといって、史実、伝説等が消滅するとは考えられない。また、日光市内が昔から集落地であったことからしても、日光杉並木街道の杉並木の起点は、日光市の今市市側のはずれからと考えられる。慶安元年に松平正綱が、杉並木を寄進した旨の碑文にも、神橋から植えたとは記されておらず、係争地上に育成する杉は、山内の無数の杉群の一部分であるにすぎない。したがって、日光杉並木街道の出発点としての価値は、少しも減少するものではないのである。

(2)「(五)の(2)、(イ)……国立公園区域内のきわめて限定された最高の素質を保有する傑出した景観であって、それは最も厳正な保存を図る必要のあるものであり……、これに人為的作為を加えてその有する景観を毀損することは、前述の特別保護地区指定の制度、趣旨に反する……」と判示しているが、国立公園内の特別保護地区といえども、単に景観を維持するにとどまらず、積極的に公園の利用、保護のための施設を公園事業として設置する必要がある。本件の国道も、公園利用の施設であり、その拡幅事業も、自然公園法に基づき厚生大臣の承認を受けて、公園事業の執行として行なおうとしているのである。厳正な保存のみを主張することが、適正な判断とは考えられない。

(3)「(五)の(2)、(ロ)……本来、道路というものは……、原則として、「費用と時間」をかけることによって「何時でも何処にでも」これを建設することが可能であり、したがって、それは代替性を有しているといえる……。右案(A案)のほかにB案、C案およびD案についてその得失を比較し、結局事業費が最も安く、かつ工期が最も短くてすむうえに、工事が簡単であるとして本件事業計画案(A案)を採用した……建設に高額な費用を要する道路の新設については……、日本道路公団が

表-3 訴訟関係の経緯

昭和年月日	事	項
39. 8. 7	東照宮より宇都宮地方裁判所に「事業認定並びに土地細目の公告及び取用裁決の取消請求の訴」が提起された。 <訴状要旨> ① 本件土地は東照宮の境内地である ② 本件土地の事業の認定は土地収用法第4条（取用し、または使用することができる土地等の制限）違反である	
39. 8. 20	栃木県知事は土地収用法に基づき東照宮に協議した。	
39. 9. 24	第1回口頭弁論が宇都宮地裁において行なわれ、国、県側より答弁書、意見書を提出した。	
39. 10. 29	第2回口頭弁論 なお昭和43年11月21日の間にわたって27回の口頭弁論が行なわれた。 東照宮側証人としては渋谷秀雄、福島慶子、佐々木耕郎、額賀大興、中島健蔵、徳川宗敬、井ノ下清の各氏が出廷した。国県側証人としては南元二級国道課長、立部栃木県道路課長、日光土木事務所長、小島国立公園局計画課長補佐が出廷した。	
39. 12. 22	第1回現地検証を行なった（宇都宮地裁）。	
42. 2. 22	東照宮は42年2月18日に行なわれた取用裁決に対して、ただちに「執行停止決定申請」および「訴状」を宇都宮地裁に提起した。	
42. 3. 9	取用委員会より宇都宮地裁へ「執行停止決定申請および土地収用裁決取消の訴」に対して意見書を提出した。	
42. 3. 16	宇都宮地裁は取用裁決の処分を「土地収用裁決取消請求事件」の判決が確定するまでその効力を停止する旨決定した。	
42. 3. 23	取用委員会より宇都宮地裁の行なった「効力停止決定」に対して「即時抗告申立書」を東京高裁に提出した。	
42. 5. 13	昭和42年2月18日取用裁決した損失補償金9315508円について、輪王寺へ4027216円を支払い（3月3日）、東照宮分5288292円の供託（3月14日）を行なったが、東照宮より宇都宮地裁へ「現在係争中の訴訟において、東照宮側が敗訴となった場合には上記損失補償額に上積みするよう請求する」旨の訴訟を提起した（要求額13658495円）。	
43. 11. 21	第27回最終口頭弁論を行ない、裁判長は職権和解を勧告した。	
43. 12. 19	第1回和解話し合い。	
43. 12. 23	第2回和解話し合い。	
44. 1. 18	第3回和解話し合い。 東照宮側より太郎杉を伐採せず、山側に迂回するトンネル案等を提起、県側で2月10日までにこの案を検討することとなった。	
44. 2. 6	東照宮側提示のトンネル案等6案について現地調査（裁判長、東照宮同行）した。	
44. 2. 10	第4回和解話し合い。 結論として和解話し合いつかず、石沢裁判長は「これ以上話し合いを流けても和解成立の見通しが立たない」として、和解打ち切りを表明した。	
44. 4. 9	第1審判決（宇都宮地裁 午前10時）石沢三千雄裁判長は次の趣旨の判決を下した。 （判決の主文の趣旨） ① 事業の認定を取消す ② 土地細目の公告を取消す ③ 取用裁決を取消す	
44. 4. 17	法務省に控訴の指揮を依頼した。	
44. 4. 21	東京高裁に控訴の手続を行なった。 <控訴の主文の趣旨> ① 宇都宮地裁の第一審判決を取消す ② 東照宮の請求はいずれもこれを棄却する	
44. 9. 10	第1回口頭弁論が東京高裁で行なわれた。 その後、昭和44年11月8～9日に現地検証および昭和45年10月21日には第7回口頭弁論が行なわれ現在に至っている。	

これを建設し、その通行につき料金を徴収する等の方法によってこれを実現す方法も考えられ……本件道路がかかえている交通事情を解消する適当な方法（代替性）がほかにないとは必ずしもいえないのである」として、本件道路改良事業に代替性ありと専断している。前記4.項の道路改良事業計画の立案経緯とその概要で述べたとおり、起業者である栃木県の不断の努力と、将来交通の配分を熟慮のうえ現道に残留交通量のきわめて多いことを推定して、代替性なしとしたもので、高度の技術を要する道路建設および景観の保持に専門的知識を傾けて慎重に決定した現道拡幅事業を理解されなかったことは残念に思うものである。また、有料道路の制度を安易に引用するなどは、審理が十分につくされているとは思われないものがある。

（4）「（五）の（2）、（ハ）……緑化、修景計画案を作成してこれを厚生省に提出し……これによって、もとの

景観に匹敵する程度に復元されるものでない……」と判示している。たしかに当初は現状を変えることとなる。しかし、判決文の認定にもあるとおり、日光東照宮の人工美を最たるものとして係争地を含むこの付近全体は、狭隘な場所に人工美と自然美が混然一体となった景観である。まして、係争地上に育成する杉群が風倒木の危険にさらされて、かろうじてワイヤーロープで保存されている現状からしても、このさい衆知を集めた修景計画の実施によって、年月を経れば日光の表玄関にふさわしい、新しい景観をよみがえらせることが可能であるにもかかわらず、もとの景観に復元されないとして、何ゆえに非難するのであろうか。裁判所の認識ならびに論理の展開の過程に錯誤があると考えられるものである。このことは、上記の（1）、（2）、（3）項からも考察することができる。

（5）「（五）の（3）……」ところで、このように本件道

路を拡幅する公共的必要性と、本件土地の有する景観その他の価値との比較衡量は、高度に社会的・文化的な価値判断を要することがらで……国民各層が……どのように判断しているか……」「(五)の(3)(二)……各界の文化人に対し(日光杉を守る会)の結成を呼びかけ……多くの文化人が自然の景観を害するような道路の拡幅に反対する意見を表していることが認められる」と述べて、本判決は世論の多くによって支持されていると結んでいるが、東照宮が発行する機関紙「日光」あるいは、「日光杉を守る会」等を通して著名人に広く働きかけて醸し出した片寄った世論であってはならないのである。情緒の豊かな国民性として、何人であっても理由薄弱のまま「道路拡幅のため、老杉を伐採してよいか」と尋ねられれば「否」と答えるのが当然であるからである。したがって、本件事業のもつ合理性、非代替性を詳細に検討、認識したうえでの支持意見なのであろうか。

(6)「(五)の(3)(ハ)(a)……日光市議会が……速やかに工事完成の意見を表している。……日光市長は、道路を拡幅して交通事情を緩和し、人命を尊重していくことが最も望ましいことであるという意見をあらわしている……栃木県交通対策協議会は……1日も早く……交通難を解消されるよう要望します……」「(5)(3)(ト)……地元の自治体として、当事者的な関係にあるとあってよく……その意見のもつ客観性には疑問がなきをえない」と判示して、日光市民を代表する市長、市議会および栃木県全地域を対象とする交通対策協議会の証言、決議等は最も尊重されてしかるべきものが、一方的に排除されている。

(7)「(六)以上の次第であるから、本件事業計画は、土地収用法第20条第3号にいう(土地の適正かつ合理的な利用に寄与するものである)とは認められず……本件事業の認定は、この点を看過したものとして違法であり、取消されなければならない」として本件事業認定、土地細目の公告および収用裁決の各行政処分を取消しを求める原告、東照宮の請求は、いずれも理由があるからこれを認容すると判決しているのである。

しかしながら、本件事業計画の有する公共的緊要性と本件係争地およびその付近の景観、史的文化的価値等との比較衡量は、前記の各項目特に(5)項に記述したごとく一方に偏したと思われるような具体性の乏しい世論の支持によって判断するものではなく、専門的、技術的に高度な知識を傾けて、詳細に検討を加えた判断、すなわち建設省、厚生省、栃木県等の行政庁の判断が、尊重されてしかるべきであろう。

したがって、以上の各項目を総合して考慮すれば、本

件事業計画は「土地の適正かつ合理的な利用に寄与するもの」であって、これを否定して、交通困難と危険をもたらす道路を放置することを認容した原判決は、きわめて妥当性を欠くものといえよう。

6. 結 び

昨今ほど自然保護と環境整備、公害防止が強く叫ばれているときはない。本訴訟事件も東照宮のPRによって「自然の保護か、交通難の解消か」という概念的に自然は保護せよ、という世論を喚起したのであるが、前述したとおり、本件係争地のごとく、ごく限られた一部の自然の保護のために、この付近一帯のよりすぐれた多くの自然を破壊してはならないのである。また、自然保護のためには、交通止めにして一切の人為的作為は除くべしとの無責任な論までであると聞くが、人間疎外の自然保護はありえないことであろう。わが国のように山岳丘陵部が総面積の3/4も占める島国における自然の保護は、その利用と調和されて初めて社会に貢献するのではなからうか。さらに、自然環境の破壊、公害の発生等は、端的に述べれば社会資本の不足とその過度の利用に基づく要素がきわめて高いといえる。豊かな社会環境をつくる道路の整備は、いまさら述べるまでもないが、国土の総合的な開発を図り、社会活動および国民生活の向上に資するための最も重要な社会資本である。近年のわが国経済の高度成長に伴う産業の発達と国民所得の向上は、モーターゼーションの必然的急速度の普及となり、道路投資の不足とあいまって、交通戦争と呼ばれる忌まわしい交通困難を引き起し、道路整備の緊要性は増大の一途にある。こうした社会環境にあって、本件道路事業の実施に待ったをかけられたことは、遺憾のきわみである。本件の道路事業が速やかに着工されて、日光市の表玄関にふさわしい立派な道路が整備されるよう、東京高等裁判所の公平妥当な審判が下されることを、心から願うものである。

おわりに、某著名人の記述を付記する。

某著名作家「もし人命にかかわる危険があるなら杉を伐るなど少しも惜しくない」

某農学博士「一番不可解なのは、神橋の片袖が切られていることである。歴史を尊重するなら神橋を完全な姿で保護することが第一ではなからうか。国宝建造物の庇をぶった切って、傍の樹木を保護しているのは漫画である」