憲法違反、法律違反、まかり通る

　　　　　　　　　　杉並区内の都市計画道路

　　　　　　　　　　　　　　　　　　　計画を撤回、工事も中止を！！

とんでもないことがわかりました。

いま杉並区内で住民説明会や土地の測量が行われている都市計画道路の手続きは、憲法違反であり、都市計画法にも違反していることがわかったのです。

信じられないことですが本当です。

この重大な事実を「発見」したのは、明治学院大学名誉教授の熊本一規さん（７０）です（※先生、お歳はこれでよろしいでしょうか？）。中杉通りを五日市街道まで延伸する計画道路（補助１３３号線）に反対している成田東地区の住民が開いた１２月１日の講演会で明らかにしました。

熊本先生は環境政策、環境法規などがご専門ですが、１９７０年代後半から全国各地の住民運動にもかかわるようになり、法律面から海の埋め立てや原発、ダム建設工事などにストップをかけてきた方でもあります。現在も山口県が進める上関原発のボーリング調査を止めている最中です。

どこがどう違反しているのか。先生の講演内容を要約します。

（１）都市計画法そのものに違反

①同法の６０条の２（認可の申請）違反

この条文では、都市計画法による施工予定者は、計画決定（変更）の告示日から２年以内に事業の認可申請をしなければならない、と定めています。

１３３号線や西荻窪地区の１３２号線は１９４７年（昭和２２年）に都市計画決定・告示し、１９６６年（昭和４１年）には計画変更・告示されています。ですから、事業の認可申請はそれぞれ２年以内の１９４９年か１９６８年までには行わなければならなかったのです。

ですから、すでに計画決定の告示からは７０年以上、変更の告示からでも５０年以上経ったいまごろになって工事の認可申請を出すのは、６０条の２に違反しており無効です。

②同法の１６条（公聴会の開催や条例の制定）違反

１６条の１項では、都市計画の案を作成する場合は公聴会などを開き、住民の意見を反映させることを義務づけています。

さらに２項では、地区計画は条例を定め、区域内の利害関係者の意見を求めたうえで計画を作成するよう規定しています。

ところが、区内のどの都市計画道路を見ても、計画の作成前に公聴会を開いたり、住民の意見を反映させたりした例はありません。条例もありません。

このように、１６条の１項、２項に違反しているのも明らかです。

（２）憲法２９条にも違反

憲法２９条は国民の財産権を保障しています。公共事業などのために私有の土地や家屋などを用いるときは、財産権の侵害に当たるので、「正当な補償」をするよう定めています。

さらに国交省の「第５版　都市計画運用指針」では「都市計画法上の手続きは、国民の財産権が一方的に侵害されないよう担保するための最低限の手続きであることから、条例によって手続きを簡素化することは許されない」とされています。

※熊本先生、この「運用指針」の出典ページ、箇所を教えていただけませんか。

　確認したいのですが見つからないものですから。

ところが杉並区の場合は、簡素化どころか条例そのものを制定していないのですから、「区民の財産権を一方的に侵害する行為」に当たります。これは憲法２９条違反です。

（３）なぜこんなことに

１番の問題は、行政自らが都市計画法違反を長年続けてきたことです。

都市計画法には、新旧２つの法律がありました。

旧都市計画法ができたのは、１００年前の１９１９年（大正８年）のことです。

この旧法では、都市計画は大臣の決定、内閣の認可を受けて告示・縦覧し、事業化することをうたっています。

しかし工事の認可申請を告示後２年以内にしなければならないことや、都市計画の作成前に公聴会を開くことなどは一切盛り込まれていません。

こうした内容が法文化されたのは１９６８年（昭和４３年）に新都市計画法ができてからなのです。

ここまで説明するとおわかりいただけるのではないでしょうか。

杉並区内の都市計画道路事業の手続きは、１００年も前にできて、すでに廃止された旧法に基づいて行われてきたのです。新法ではありません。

驚くべきことですが、これが事実です。

ですから行政側は７０年以上も前に決まった計画をもとに、対象地区で公聴会も開かず、いきなり工事測量を始めているのです。新法では絶対に許されない手順です。

新法によれば、工事の認可申請は計画決定の告示後２年以内ですから、１３３号線も１３２号線も、申請できる期間はとっくに過ぎています。

それなのに東京都や杉並区は、これについても口を閉ざしたままです。そのうえ今後工事の認可申請もしようとさえしています。

行政自らが法律違反を犯しているのに、素知らぬふりをして住民をだましてきた、というしかありません。

新旧の都市計画法が切り替わる１番大事なところを、行政側が自分の都合のいいようにごまかし、旧法の簡単な手続きで事業を進めてきたのがこれまでの経過です。

（４）行政側はどうすべきか

茨城県では新法の成立を受けて、旧法のもとで決定された都市計画すべての手続きを最初からやり直しました。

同県のホームページを見ると、都市計画道路の原案ができると公聴会や説明会を開き、住民の声を反映させるシステムができています。

工事着手後も一定期間内に完了しない場合は、県の再評価委員会で審議し、事業を見直す制度もあります。

①東京都や杉並区も茨城県のように、これまでに決定した都市計画道路をすべ

　て新法に切り替え、計画決定をやり直すべきです。違法状態をこれ以上続け

　ることは許されません。

②新法の精神に従い、住民や地域の意見を反映する制度を作るべきです。

③杉並区も新法を守り、公聴会を開く条例を制定すべきです（練馬、港、品川、

　墨田区などでは制定ずみ）。

④東京都と杉並区は長年の違法行為の責任を認め、住民に謝罪すべきです。

⑤こうした措置が終わるまで、現状のすべての工事予定を中止すべきです。

（５）一方、計画地区の住民にとって大事なことは

今後、計画道路について行政側とやりとりする場合は、次の８点が大事です。

①行政側が、都市計画法にも憲法にも違反してきたことを突く。

②土地の測量や用地交渉には一切応じない。書類に印鑑は絶対に押さない。

③交渉は住民たちで組織する会を窓口とし、個別交渉には応じない。

④住民が同意しなければ事業は実施できない。住民は行政より強い立場にある。

　そのことをしっかり理解する。

⑤行政側による土地の補償額は、任意交渉でも強制収用でも変わらない。

⑥交渉では行政側にごまかされぬよう法的根拠を必ず文書で示すよう求める。

⑦交渉内容を正確に記録するため必ず録音や写真をとっておく。

⑧自分の補償内容を知るには「公共用地の取得に伴う損失補償基準要綱」の解

　説書を読み、勉強すること。

以上が先生の講演の要約でした。

講演終了後、会場の参加者からは数多くの質問がありました。

中にはこんな質問も。

「住民がいくら反対しても、結局は負けて、道路はできてしまうのでは？」

熊本先生の回答はこうでした。

「結果はわかりません。皆様次第です」

「まずは行政側の違法性を、広く大勢の人に知らせることが大事でしょう」

「あとは地区で印鑑を押さない人がどのくらいいるか、そこが１番のポイントだと思います」

「大切なのは地区の結束と横のつながり。計画道路反対で意見がまとまり、２０〜３０％以上の人が印鑑を押さなければ、行政側は強制的な土地収用もできません。そうなれば道路工事は止められるのではないでしょうか」

何人もの参加者がメモをとり、大きくうなずいていたのが印象的でした。

　　　　　　　　　　　　　　　　　２０１９年１２月◯日

　　　　　　　　　　　　　　　　　　　　　　　　　　　　　（淳）