**都市計画道路事業と住民の権利**　　　　　　　　　　　　 2020.1.12　熊本一規

１.公共事業と住民の権利

・公共事業とは、本来、公共の利益や福祉のために行なわれる事業。しかし、日本の公共事

業は、「公共の利益」でなく「私的利益」のための事業が多い。

また、事業者(公共機関)が高圧的で事業実施を前提としていることが多い。

・蜂の巣城(室原知幸)「公共事業は、法にかない、理にかない、情にかなうものでなければならない」

・約20例の埋立,ダム,原発を「漁民の権利」（漁業権）で止めてきた。

2019年12月,上関原発ボーリング調査を中止に追い込んだ。

(ﾎｰﾑﾍﾟｰｼﾞ<http://www.kumamoto84.net>参照)。

２.公共事業の泣き所は用地交渉

・公共事業実施のうえで最大の難関は用地交渉。予定地に「住民の権利」が存在するから。

・原則として住民が同意しないと事業は実施できない。住民が行政よりも強い。

・行政が住民の同意を得る方法は任意交渉→契約(任意売買)。

　本来、行政が住民にお願いすべきものなのに、日本では行政が高圧的。

　 住民は「行政が強い」と錯覚させられている。この錯覚に気づくことが大事。

・任意交渉で住民が同意しなければ（印を押さなければ）、行政は強制収用するしかないが、この20年間で道路用地の強制収用は一例もない(道路住民運動全国連絡会長谷川氏)。

３.財産権の侵害には損失補償が必要

・住民は生活するうえで財産権を持っている。

・「事業により生活が脅かされる」のは「事業が財産権を侵害する」から。

・憲法では財産権の侵害について補償しなければならないとされている（第29条）。

 第1項　財産権は、これを侵してはならない。

 第２項　財産権の内容は、公共の福祉に適合するように、法律でこれを定める。

 第3項　私有財産は、正当な補償の下に、これを公共のために用いることができる。

　特定の者の特別の犠牲についての損失補償(29条３項)は「公平の原則」に基づく。

・憲法29条に関し、**「正当な補償」の基準として**「公共用地の取得に伴う損失補償基準要

綱(1962年閣議決定)」(以下、「要綱」という)**が定められている。**

・任意売買の場合にも収用の場合にも損失補償が必要(原則として補償額は変わらない)。

・道路事業に伴う損失補償には次のようなものがある。

　①土地の取得に係る補償

　②土地に関する所有権以外の権利(地上権,賃借権等)の消滅に係る補償

　③移転料等(建物等の移転料、借家人に対する補償も含む)

　④営業補償…営業権は超過収益力に基づく権利。

要綱には、営業補償について次のように定められている。

　 　第31条 営業廃止の補償,第32条 営業休止等の補償,第33条 営業規模縮少の補償

・**要綱に基づいて損失補償しなければ、憲法29条違反になる。**

４.本件における行政手続き上の問題

[参考]都市計画道路と都市計画道路事業

(1)都市計画道路とは

・都市計画と一体となって整備される道路のこと。都市計画決定された道路の建設予定地には、恒久的な建物が建てられない等の建築規制がかけられる。

・東京都では主として戦後復興時と昭和40年代高度成長(車普及)時に指定された。

(2)都市計画道路事業の手続き(資料1.茨城県「茨城の街路」より)

 *①都市計画道路の原案作成*

 *将来のまちづくりを踏まえ、街の骨格となる道路の計画を立てます。*

 *②計画説明会及び公告、縦覧*

 *計画について一般に公開する「****公聴会****」を開催するとともに関係者には「説明会」などを開催します。また、公告や縦覧などによりその内容を関係者に知らせ****意見****を聞きます。*

*③都市計画審議会*

 *都市計画審議会に付議して、その計画内容についての審議を受けます。*

 *④都市計画決定及び告示、縦覧*

 *都市計画決定がなされ、その内容についての告示及び縦覧を行います。*

 ⓹事業化の検討

 都市計画決定された道路のうち、事業化する区間について検討します。検討にあたっては、その緊急性や事業効果等について総合的に判断するため必要に応じ事前評価を行います。

 ⑥事業概要説明会

 地元住民や関係者に対し、事業の必要性や概要等を説明します。

 ⑦事業認可および告示、縦覧

 事業計画は国土交通大臣または知事の認可を受け、都市計画事業として位置づけられ告示されたのち、縦覧されます。

⑧事業着手

 地元説明会等により関係者への用地買収などの説明を行い、用地交渉、工事の着工となります。事業着工後、一定期間を経過しても完了しない場合、公共事業再評価委員会にて、事業計画についての審議を受けることになります。

茨城県の場合、再評価の対象となる公共事業は次のとおり。

　①事業採択後、5年を経過した時点で未着工の事業

　②事業採択後10年(事業によっては5年)を経過した時点で継続中の事業とし、5年ごとに実施

　③社会経済情勢の急速な変化等により見直しの必要が生じた事業等

⑨完成・供用開始

 街路事業の完了です。事業規模によっては、完成供用開始後に、その事業効果について検

　　証することがあります。

・武蔵野3・4・11号線の都市計画道路事業の手続き①～④は約58年前(昭和37年,1962

年)、旧都市計画法(1919年制定)の下でなされた。

⓹は、2016年３月「第四次事業化計画」

・公聴会や利害関係者からの意見書の制度は新都市計画法(1968)に基づく制度(資料2**)**。

旧都市計画法には、公聴会や関係者からの意見収集等の制度は無し(資料3**)**。

・国交省『第10版 都市計画運用指針』(2018年)には、次のように記されている。

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。

簡素化どころか全く無視している東京都は都民の財産権を侵害している(憲法違反)。

・国交省は「都市計画道路の見直しの手引き」を出している（「総論編」2017年7月、「各

論編」2018年8月）。

都市計画道路の「見直しガイドライン」を定めていないのは、全国47都道府県中、東

京都だけ。東京都は「見直し」どころか、逆に「事業化計画」を出している。

表1.都市計画道路の見直し状況(国交省「総論編」98頁)を参照

廃止路線:東京都2例,1.8km;大阪府337例,455.8km

５．都市計画道路事業に如何に対処するか

 5-1.**手続き上の瑕疵・違法性を突く**

5-2.**用地交渉に応じない**

5-3.**個別交渉に応じない(原理原則は集団交渉で確認する)**

5-4.**「事業者と公の関係」と「事業者と民の関係」を理解しておく**

・事業を実施するには**「事業者と公の関係」と「事業者と民の関係」の両方をクリア**

**しなければならない。**

注：都や区の公共事業でも、事業者としては民間事業者と同じ立場。許認可権限を持つ

「公」(知事や市長・区長等)の立場とは異なる。

・**「都市計画事業の認可」は「事業者(民)と公の関係」にすぎない。**

**損失補償により「事業者(民)と民の関係」がクリアされなければ事業はできない。**

上関原発では「事業者と公の関係」は2007年埋立免許でクリア。しかし、祝島漁民がいまだに補償金を受け取っていないため着工されていない。

・ただし、「都市計画事業の認可」の告示は次のような効力を持つ。

　①土地収用法に基づく事業認定→過去20年間、強制収用の事例はない。

　②建築等の制限→従来の生活を続けるうえでは関係なし

③土地建物の先買い→売却する場合には、施行者に届け出、施行者が先買い可能。

④土地の買取請求→施行者に時価での買取を請求できる。

・**「事業者と公の関係」(免許,許可,認可,決定等)は、「事業者と民の関係」で住民をあきらめさせ、印を押させるための「外堀を埋める工作」。**

5-5.**「収用されても損をすることは何もない」を理解しておく**

・「過去20年間、道路での強制収用の事例は一つもない」(道路住民運動全国連絡会・長

谷川氏)。道路での収用事例は、すべて住民(土地所有者等)が裁決申請した場合。

**・**損をするどころか、むしろ都市計画事業認可の告示以降は、任意交渉の場合も含め、買取

地価は上がる（建築規制を受けて低下した地価→土地収用法71条に基づき、都市計画事業

に伴う規制を受けない近傍類似の取引価格を考慮した地価になる(最高裁昭48.10.18)）。

5-6.**「法的根拠を文書で示せ」**

・行政に対処する際の「三種の神器」(ICレコーダー,カメラ)

表１　都市計画道路の見直し状況　(平成28年3月末時点)

****

出所**:** 国交省「都市計画道路の見直しの手引き(総論編)」98頁