

## 代執行を絶対に認めない — 地方自治の破壊、民主主義の死だ —

2023年十大ニュースの1位に、『沖縄タイムス』、『琉球新報』ともに辺野古代執行訴訟での県の敗訴をあげている。

今号では、この代執行訴訟を中心に考えてみたい。

### ■ 設計変更不承認から代執行へ

代執行に至る簡単な経過は以下の通り。

辺野古埋め立て工事の大浦湾側に軟弱地盤があり、その改良工事が必要となつて、2020年4月、沖縄防衛局は沖縄県に設計変更を申請したが、2021年11月、県はこれを承認しなかった。それに対し2022年4月、国土交通相は知事の不承認を取り消し、承認を迫った。同年8月、県はこの是正指示に対して訴訟で争ったが、2023年9月、最高裁で県の敗訴が確定した。

これを受け、同月、国土交通相は承認するよう勧告と指示を出したが知事は「承認は困難」と判断。そこで10月、国は代執行訴訟を起こした。そして県敗訴の判決が12月20日におりた。これは自分で申請して、自分で承認する行為に等しく、国の専断を可能とした初の司法判断である。同月28日、公有水面埋立法を所轄する国土交通相（連立政権で平和



埋め立て工事が行われる大浦湾側の海域

？の党＝公明党からただ一人閣僚になっている斉藤鉄夫大臣）が知事に代わって沖縄防衛局の設計変更申請を承認した。これで法的には国による大浦湾側の工事の着工が可能となった。

2000年の改正地方自治法施行以来、国が自治体の法定受託事務（詳細後述）を代執行するのは歴史上初めてのことであり、地方自治法上これ以上ない強権である。口では「丁寧な説明」と何度、何百回唱えてもこのこと自体が、県との対話を放棄したに等しい。

こうした一連の経過を見れば分かるように、ここには国と地方の関係は「協力・対等」であるとの地方分権の考えは微塵もなく、沖縄県を屈服させる手段として代執行を使おうと目論んでいたことが分かる。決して使ってはならない「禁じ手」を使ったのである。地方自治法による代執行は全国どこにも例がない。

何故、沖縄（だけ）に、こうした暴挙を中央（ヤマトウ）政府はおこなう（ことができる）のか、そのことをヤマトンチュは深く深く考えなければならない。

国は、沖縄を「県」として47都道府県の1県に定義している（にしてやっている）が、中央（ヤマトウ）政府の本音は、沖縄「県」を地方自治体とは本質では認めていない。日本国内に存する植民地と位置付けているからこそ地方分権の枠外にあると認識している。そして、このように考えているヤマトンチュも少なからずいるのではなかろうか。

また、このようにも考えることができる。例えば、国政選挙の一票の格差をめぐる裁判や優生保護法による強制不妊手術をめぐる裁判、あるいは生活保護費の減額をめぐる裁判などでは、合憲、違憲や合法、違法などそれぞれの地裁・高裁によって判断が分かれるケースがある。しかし、辺野古をめぐる裁判はそのすべてが県側敗訴である。一度も勝訴したことはない。

辺野古の裁判は那覇地裁、福岡高裁那覇支部という同じ裁判所に係属しているから当然だろうと考える方がいるかも知れない。実はそうではない。那覇地裁、福岡高裁那覇支部という同一名称でも、裁判長毎に法廷は独立しているから一同じ裁判長なら、そういう考えも通用するかも知れないが一、個別の裁判所なのだ。だから、すべての判決が同じような内容になるのはどう考えてもおかしい。裏で打ち合わせをしているとしか思えない。ここには司法の独立もあつたものではない。「安倍政治を許さない」というワッペンを着用していた頃、「安倍案件」という単語が世に広がったが、これも“辺野古案件”と言えるものだ（今度は裏金問題で“会長案件”が登場している）。

## ■ 代執行とは

代執行には**行政代執行法**（第2条）に基づくものと**地方自治法**（第245条の8）に基づく二つがある。通常「代執行」という場合は前者のことで、後者は今まで行使されたことがない。それが今回辺野古訴訟で悪用された。

**前者**は、行政上の強制執行の一種で、義務者が行政上の義務を履



代執行による埋め立てに抗議するスタンディング  
(1月12日 JR大阪駅前)

行しない場合に、行政庁が自ら義務者のなすべき行為をなし、または第三者をしてこれをなさしめ、その費用を義務者から徴収することをいう。

一方、**後者**は、地方自治体に任されている事務を、国が代わっておこなう手続きである。国と地方の関係を「上下・主従」から「協力・対等」とした地方分権改革の一環として、2000年施行の改正地方自治法に盛り込まれた。従前、国は地方を「下部機関」と見なし、トップダウンで事務をさせていた。この「機関委任事務」制度が廃止され、国会議員を選ぶ国政選挙やパスポートの交付など、本来国が果たすべき事務を、地方自治体が代わりにおこなう「法定受託事務」と、それ以外の「自治事務」に分けられた。代執行は、国の関わりが大きい「法定受託事務」に限って適用される。今回、問題となった公有水面埋立法に基づく知事承認も含まれる。

地方自治法第245条の8には、各大臣は、知事の法定受託事務の執行が①違反する場合、②他の方法によって是正することが困難であり、③それを放置することにより著しく公益を害することが明らかである時は、違反を是正し、執行を改めることができる、とある。

## ■ 代執行判決は内容の伴わない無理強いなもの

だから、代執行の行使にあたっては、

- ① 法令違反等
- ② 他の方法による是正困難であること
- ③ 著しい公益侵害が明らかであること

という厳しい三つの要件を課している。この法の理念はそれほど地方自治を重視し尊重しているのである。

それに対し、裁判所は2023年12月20日の判決で次のように例示した。

### ① 法令違反等について

国は県が変更承認しないのは法令違反と主張するが、その根拠としているのが最高裁判決である。しかし最高裁判決は、埋立法の法令違反であることは何ら示していない。

### ② 他の方法による是正困難であることについて

国は県との対話による解決の努力をしていない。「丁寧に説明する」と言いながら、その実は「辺野古唯一」を繰り返すのみである。国は他の方法を何ら講じていない。



キャンプ・シュワブ ゲート前抗議行動

### ③ 著しい公益侵害が明らかであることについて

国は辺野古新基地建設の必要性のみが公益であるかのように主張する。しかし、公益は沖縄の人々の民意であり、地域の公共的利害である。

このように見ていくと、代執行訴訟での県敗訴の判決は無理強いの内容だと言える。

振り返ってみれば、2015年11月、翁長知事がなした埋め立て承認取り消しは違法として国が代執行訴訟を提起した時にさかのぼる。流石に裁判所もあまりにも短兵急過ぎると考え、2016年3月、国と県は和解した。実はこの時点から、国は代執行で県を攻略することを戦略として考えていたのだ（この時、安倍首相は「急がば回れです」とオバマ大統領に語った）。前述したように、ここには、国と地方の関係は「協力・対等」であるとの地方分権の考えは微塵もなく、沖縄県を屈服させる手段として、当初から代執行を想定していたのだ。

国土交通相が知事に代わって沖縄防衛局の設計変更申請を承認し、国は大浦湾側の工事の着工が可能となったが、大浦湾側の埋め立て面積は辺野古側より3倍広く、土砂の必要量は5倍超とされるから、今後国（沖縄防衛局）は何度も設計変更を申請せねばならなくなるだろう。今回の代執行の強行で何も解決していないのである。

## ■ 仮に辺野古が完成しても普天間は返還されない、返さない

口を開けば、政府は「普天間飛行場の1日も早い危険性の除去、返還」とオウムのように空疎な発言を繰り返している。当初、自民党は沖縄で「新基地建設県内反対、普天間基地の県外移設」を選挙公約に掲げていた。それが2013年、時の石破・自民党幹事長に県選出の自民党国会議員全員が脅されて（次の選挙で公認しない！と。当時、沖縄では松田道之処分官に似せて、石破を「平成の処分官」と名付けた）、「（県外移設も含めて）あらゆる選択肢を排除しない」に変わり（そう言いながら、あらゆる選択肢を模索してはいない）、今や「辺野古唯一」へと変貌した。



2024年最初の大阪行動(1月6日 第1006回)

防衛省は地盤改良で約4年1ヶ月、海上作業に約3年半、陸上作業に約7ヶ月の工期を見込み、米軍への全施設提供には約12年かかるとしている。12年も要するような時に「1日も早い…」などと言う日本語は使用しない。こういう語句は「2、3日以内」、せいぜい「1ヶ月以内」という場合に使うものだ。それはまた12年間も普天間基地の危険性を放置することを意味する。

アメリカは辺野古が完成すれば普天間飛行場を返還するなど一度も公式には認めていない。次の発言にあるように、昨年 2023 年 11 月 7 日、報道各社を対象に在沖米四軍が合同で開いたメディアワークショップで、在沖米軍幹部は記者からの質問に答えて次のように発言しているのを見てもよく分かる。

○ 大浦湾側の軟弱地盤は軍事上、影響を与える可能性がある。滑走路が沈むような場所では建設は難しい。

○ 軍事的には、辺野古が完成した後も普天間飛行場の維持を希望する。現状の安全保障環境を踏まえると、海兵隊基地は普天間に置く方が機能性は高い。

○ 普天間飛行場は地理的に遮るものがなく、周辺の標高が高い辺野古に比べてレーダーがクリアだ。

○ 普天間飛行場の約 2,800 メートルの滑走路は、どのタイプの航空機も離着陸できる。辺野古に移った場合は機能が低下する。辺野古の滑走路はオーバーランに備えた補助部分を含めて約 1,800 メートルで、普天間より短く設計されている。

○ 辺野古について、専門家は早くても 2037 年の完成を予想している。一方、台風などの自然災害による工事の遅れは加味されていない。

この発言に明らかなように、辺野古が仮に完成しても普天間は戻りはしないのである。

例年、地元二紙の十大ニュースを 1 位から 10 位まで紹介してきたが、今回は事の重大さに鑑み、代執行に特化してレポートした。