

平成 18 年（行ウ）第 467 号、平成 19 年（行ウ）第 224 号、平成 20 年（行ウ）第 108 号

下北沢都市計画道路事業認可差止等請求事件

原 告 原 田 学 ほか

被 告 東 京 都、国

参 加 人 世 田 谷 区

準 備 書 面 4 5

平成 24 年 12 月 20 日

東京地方裁判所民事第 2 部 A 係 御中

原告ら訴訟代理人

弁護士 斉藤 驍 ほか

提出図面（乙 26、27、33、34）誤認の理由（被告国準備書面(13)）には理由がないこと、本件黒ファイル及び水色ファイルの文書は後から作出されたものであること、本件鉄道事業認可の重大かつ明白な違法

目 次

第 1	本件黒ファイルの事業認可申請書は、本件鉄道事業にかかる事業認可申請書の原本ではないこと.....	3
1	本件黒ファイルと本件水色ファイルの事業認可申請書.....	3
2	本件黒ファイルの事業認可申請書は、本件鉄道事業にかかる事業認可申請書の原本ではないこと.....	3
第 2	国の説明には信用性がなく、本件黒ファイル及び水色ファイルの文書の文書は後から作出されたものであること.....	5
1	事前協議のために図面を貸し出したとの説明に信用性がなく.....	5
2	水色ファイルの発見の経緯の説明に信用性がなく.....	6
3	本件黒ファイル、水色ファイルは後から作出されたものであること.....	7

第3	証拠の差替えは許されないこと.....	9
第4	事業認可申請手続きにおける重大かつ明白な違法.....	10
1	重大かつ明白な違法.....	10
2	国の言い訳の意味すること.....	10

第1 本件黒ファイルの事業認可申請書は、本件鉄道事業にかかる事業認可申請書の原本ではないこと

1 本件黒ファイルと本件水色ファイルの事業認可申請書

(1) 国の説明によれば、平成19年2月頃に、関東地整建政部の職員が、本件黒ファイルにつづられていた事業認可申請書(乙36の1)に「平成16年2月2日受領」との受付・受領印を押印したとのことである。

(2) そして、国の代理人は、前回(平成24年9月25日)の口頭弁論において、本件水色ファイルにつづられていた事業認可申請書は、上記押印のされた事業認可申請書のコピーであると述べた。

すなわち、上記職員は、平成19年2月頃に、本件黒ファイルにつづられていた事業認可申請書に「平成16年2月2日受領」との受付・受領印を押印した後に、コピーをとり、そのコピーを国交本省に持参して、本件水色ファイルにつづったことになる。

(3) 国準備書面(13)には、本件水色ファイルの事業認可申請書の写しへの押印は、関東地整の職員によって行われたと書かれているが(国準備書面(13)・12頁)、いずれにせよ、関東地整の職員が、平成19年2月以降に、本件黒ファイルと水色ファイルの事業認可申請書に、手を加えたということである。

2 本件黒ファイルの事業認可申請書は、本件鉄道事業にかかる事業認可申請書の原本ではないこと

(1) ところで、本件訴訟では、既に、本件鉄道事業にかかる事業認可申請書の原本が証拠として提出されている(乙23)。

乙23号証の事業認可申請書は、平成19年1月29日付けで提出されたものであり、同申請書には、受付・受領印はない。

(2) さて、この事業認可申請書(乙23)と今回提出された本件黒色ファイルにつづられていた事業認可申請書(乙36の1)を見比べると、顕著な違いがあ

ることがわかる。

- (3) まず、申請日である「平成 16 年 2 月 2 日」の「2」の数字はいずれの申請書でも手書きであるが、乙 23 号証の事業認可申請書の 2 つの「2」の数字と、乙 36 号証の 1 の事業認可申請書の 2 つの「2」の数字とは、字体が異なっている。

乙 23 号証の事業認可申請書の「2 月」の 2 の数字は、乙 36 号証の 1 の事業認可申請書の「2 月」の 2 の数字と比べて、ふくらみの部分が、やや大きい。

また、乙 23 号証の事業認可申請書の「2 日」の 2 の数字は、乙 36 号証の 1 の事業認可申請書の「2 日」の 2 の数字と比べて、縦に長く、横に短い。

- (4) 次に、同申請書上部の押印の印影も異なっている。

乙 23 号証の事業認可申請書の上部の押印（割印）と、乙 36 号証の 1 の事業認可申請書の上部の押印（割印）を比べると、印の切れ目（割印の位置）が異なっており、また、印影の濃さ、かすれ具合も異なっている。

さらに、乙 23 号証の東京都知事の印と、乙 36 号証の 1 の事業認可申請書の東京都知事の印を比べると、やはり、印影の濃さ、かすれ具合が異なっている。

- (5) また、鉛筆の跡も異なっている。

乙 36 号証の 1 の事業認可申請書には、「2. 都市計画事業の種類及び名称」の欄に鉛筆の跡があるが、乙 23 号証の事業認可申請書にはない。

また、乙 36 号証の 1 の事業認可申請書には、「3. 事業計画」「イ 事業地」「・収容の部分」の欄にも鉛筆の跡があるが、乙 23 号証の事業認可申請書にはない。

- (6) 加えて、ファイルにつづるために開けられた穴の位置も異なっている。

乙 23 号証の事業認可申請書に開けられた穴の位置は、乙 36 号証の 1 の事業認可申請書に開けられた穴の位置よりも、高い位置にある。

この違いは、「都市計画法第 59 条第 2 項の認可を受けたいので、下記により、申請します。」との印字を基準にして、その左にある穴の位置を比べると歴然とする。

- (7) このように、乙 23 号証の事業認可申請書と乙 36 号証の 1 の事業認可申請書とでは、印字された部分以外がことごとく違っている。

そして、ファイルにつづるために開けられた穴の位置も異なっている。

すなわち、乙 23 号証の事業認可申請書と乙 36 号証の 1 の事業認可申請書とは、別のファイルにつづられていた異なる文書である。

- (8) そして、乙 23 号証の事業認可申請書は、平成 19 年 1 月 29 日の時点で存在し、本件鉄道事業にかかる事業認可申請書の原本として、裁判所に提出されたものであるから、乙 36 号証の 1 の事業認可申請書は、同申請書の原本ではないことになる。

第 2 国の説明には信用性がなく、本件黒ファイル及び水色ファイルの文書の文書は後から作出されたものであること

1 事前協議のために図面を貸し出したとの説明に信用性がないこと

- (1) 国の説明によれば、平成 16 年 2 月 18 日、関東地整建政部長は、国交本省都市・地域整備局街路課長に対し、本件鉄道事業に係る事前協議を申し込み、関東地整は、国交本省都市・地域整備局街路課に対して、本件事業認可申請書の写しを提出し、本件設計概要図及び本件事業地表示図等の添付資料の各原本を貸し出したとのことである。

そして、その際に、関東地整が、国交本省に、提出し、貸し出した資料が、本件水色ファイルにつづられているとのことである。

- (2) しかし、本件水色ファイルにつづられていた事業認可申請書は、平成 19 年 2 月以降に受付・受領印が押印された乙 36 号証の 1 の事業認可申請書のコピーであり、本件事業認可申請書（乙 23）の写しではない。

そして、本件事業認可申請書（乙 23）の写しは、本件水色ファイルにはつづられていない。

- (3) 関東地整が国交本省に提出したとする本件事業認可申請書の写しが、本件水色ファイルにはないのであるから、関東地整が、国交本省に、本件事業認可申請書の写しを提出し、本件設計概要図及び本件事業地表示図等の添付資料の各原本を貸し出したとの国の説明には、まったく信用性がないといわざるを得ない。

2 水色ファイルの発見の経緯の説明に信用性がないこと

- (1) 国の説明によれば、平成 24 年 3 月 22 日の第 24 回口頭弁論の期日後に、本件水色ファイルが国交本省において保管されていることが判明したとのことである。
- (2) 他方、国の説明によれば、関東地整の職員は、本件訴訟係属後である平成 19 年 2 月頃に、乙 36 号証の 1 の事業認可申請書に受付・受領印を押印したとのことである。

そして、関東地整建政部は、同押印を行ったことを把握していたという。

（国準備書面(14)）

- (3) 押印された乙 36 号証の 1 の事業認可申請書は、その後、コピーが取られ、同コピーが本件水色ファイルにつづられたという。

関東地整建政部が、上記押印を行ったことを把握していたというのであれば、当然、押印後にコピーが取られ、同コピーが本件水色ファイルにつづられたことも把握していたであろう。

- (4) そして、国の説明によれば、上記押印が行われたとき（平成 19 年 2 月頃）には、本件水色ファイルは、国交本省にあったのであるから、関東地整建政部は、平成 19 年 2 月頃の時点において、本件水色ファイルの存在を認識していたはずである。

(5) そうすると、平成 24 年 3 月 22 日の第 24 回口頭弁論の期日後に、本件水色ファイルが国交本省において保管されていることが判明したなどということとはあり得ず、水色ファイルの発見の経緯に関する国の説明にはまったく信用性がないといわざるを得ない。

3 本件黒ファイル、水色ファイルは後から作出されたものであること

(1) 国は、本件黒ファイルにつづられていた本件鉄道事業にかかる事業認可申請書の原本（乙 23）に、平成 19 年 2 月頃に、関東地整の職員が押印したと説明するが、前述のように、乙 36 号証の 1 の事業認可申請書は、同申請書の原本（乙 23）ではないのであり、国の上記説明には、まったく信用性がない。

(2) また、実際的にみても、事業認可から 3 年も経た文書であり、しかも、裁判所に原本を証拠として提出した文書に、職員が、遡って、受付・受領印を押したということも、考えられない。

(3) ところが、本件黒ファイル及び水色ファイルには、本件鉄道事業にかかる事業認可申請書の原本（乙 23）とは異なる「事業認可申請書」と題された文書がつづられている。

要するに、本件黒ファイル及び水色ファイルにつづられた文書は、後から作出された文書ということになる。

しかも、作出された文書である「事業認可申請書」と題された文書には、東京都知事の印も押印されているのであるから、かかる作出は、国と東京都が共謀して行ったことになる。

(4) そして、事業認可後、3 年以上が経過して、そのような作出を行う理由は、本件訴訟のため以外にはおよそ考えられないのであり、国及び東京都は、以下に述べるように、本件鉄道事業にかかる事業認可申請書（乙 23）と同添付図面（乙 26 及び乙 27）との間に齟齬があり、また、同図面が法定の要件を

充たさないことを覆い隠すために、文書の作出を行ったのである。

- (5) まず、事業認可申請書（乙 23）と同添付図面（乙 26 及び乙 27）とでは、そこに記載されている事業地の延長に齟齬がある。

事業認可申請書（乙 23）では、事業地の延長は、2,046 メートルとなっている。

これに対して、同添付図面である乙 26 号証の 1 には、「計画事業地始点 3 k 882 m 000」との記載があり、乙 26 号証の 2 には、「計画事業地終点 6 k 106 m 000」との記載があるが、この 2 つの距離の差は、2,224 メートルであり、事業認可申請書（乙 23）記載の 2,046 メートルと一致しない。

また、27 号証の 1 には、「計画事業地始点 3 k 882 m 000」との記載があり、乙 27 号証の 2 には、「計画事業地終点 6 k 106 m 000」との記載があるが、この 2 つの距離の差は、2,224 メートルであり、やはり事業認可申請書（乙 23）記載の 2,046 メートルと一致しない。

当然のことながら、都市計画法 60 条 3 項で添付が義務付けられている図面は、都市計画事業の申請書の内容を示すものである必要がある。ところが、本件事業認可申請書（乙 23）と同添付図面（乙 26 及び乙 27）との間には、齟齬があり、同添付図面は、本件事業認可申請書の内容を示すものになっていないのである。

したがって、本件鉄道事業にかかる事業認可申請は、都市計画法 60 条に反し、明らかに違法である。

- (6) 次に、事業地表示図については、土地に関し権利を有する者が、自己の権利にかかる土地が都市計画施設の区域に含まれるかどうかを容易に判断することができるものでなければならないとされている（都市計画法 60 条 4 項、14 条 2 項、60 条 3 項 1 号）。

ところが、本件の事業地表示図である乙 27 号証の 1 及び 2 には、町名が記載されていない。

また、前述のように、事業地表示図（乙 27 の 1 及び 2）の事業地の記載は、事業認可申請の延長の記載と一致していない。

これでは、土地の権利者が、自分の土地が都市計画施設の区域に含まれるかどうかを容易に判断することができるとは到底いえない。

したがって、本件鉄道事業にかかる事業認可申請は、都市計画法 60 条 4 項、14 条 2 項、60 条 3 項 1 号に反し、明らかに違法である。

(7) さらに、事業地表示図は、事業地を収用する部分については、薄い黄色で着色しなければならないとされている（都市計画法施行規則 47 条 1 号ロ）。

ところが、本件事業地表示図（乙 27 の 1 及び 2）では、薄い黄色で着色されている部分があるものの、同部分が収用する部分であることを示す記載がないので、事業地を収用する部分がどこなのかが図面上判断できない。

したがって、本件鉄道事業にかかる事業認可申請は、都市計画法 60 条 3 項、同規則 47 条 1 号ロに反し、明らかに違法である。

(8) このように、本件鉄道事業にかかる事業認可申請書（乙 23）と同添付図面（乙 26 及び乙 27）との間の齟齬及び同図面が法定の要件を充たさないものであることは、本件鉄道事業にかかる事業認可の明白かつ重大な違法事由となるものである。

そして、国及び東京都は、この違法事由を覆い隠すために、上記のとおり、文書の作出を行ったのである。

第 3 証拠の差替えは許されないこと

1 このように、国が図面を誤認したとする説明にはまったく信用性がない。

また、本件黒ファイル及び水色ファイルにつづられた文書は、後から作出されたものであり、本件鉄道事業の事業認可時に存在していたものであるとはいえない。

2 したがって、本件水色ファイルにつづられていたとされる平成 24 年提出図面

(乙 33 及び乙 34) が、本件鉄道事業認可にかかる図面であるとはいえず、既に提出済みの本件鉄道事業認可にかかる図面 (乙 26 及び乙 27) と平成 24 年提出図面 (乙 33 及び乙 34) とを差し替えることは許されないというべきである。

第 4 事業認可申請手続きにおける重大かつ明白な違法

1 重大かつ明白な違法

(1) そして、前述のように、本件鉄道事業認可にかかる事業認可は、以下の点において、重大かつ明白な違法がある。

ア 本件事業認可申請書 (乙 23) と同添付図面 (乙 26 及び乙 27) との間には、齟齬があり、同添付図面は、本件事業認可申請書の内容を示すものになっておらず、本件鉄道事業にかかる事業認可は、都市計画法 60 条に反し、明らかに違法であること

イ 本件事業地表示図は、土地の権利者が、自分の土地の都市計画施設の区域に含まれるかどうかを容易に判断することができるものではなく、本件鉄道事業にかかる事業認可は、都市計画法 60 条 4 項、14 条 2 項、60 条 3 項 1 号に反し、明らかに違法であること

ウ 本件事業地表示図では、収用する部分がどこなのか判断することができず、本件鉄道事業にかかる事業認可は、都市計画法 60 条 3 項、同規則 47 条 1 号ロに反し、明らかに違法であること

(2) このように、本件鉄道事業にかかる事業認可には明白な違法事由があり、また同違法事由は土地の権利者の権利にかかわる重大な違法事由であるから、本件鉄道事業にかかる事業認可は無効である。

2 国の言い訳の意味すること

(1) 事業認可申請書と図面との関係について、国は、事業認可申請書と平成 24 年提出図面 (乙 33 及び乙 34) とはその記載内容が一致するなど主張する。

(2) しかし、国が図面を差し替えた理由は、まさに、事業認可申請書（乙 23）と同添付図面（乙 26 及び乙 27）との齟齬を糊塗するためなのであるから、国が差替えのために用意した図面と事業認可申請書との記載内容が異ならないのは当たり前の話である。

(3) また、国は、平成 24 年提出図面は、東京都らが保管していた図面とその内容が一致するという。

他方、国の代理人は、前回（平成 24 年 9 月 25 日）の口頭弁論において、東京都らが保管していた図面は、国が送付したものではなく、東京都が作成して保管していたものであると述べた。

しかしながら、そもそも、事業認可にかかる事業地表示図及び設計概要図については、正本一部並びに事業地の存する都道府県及び市町村の数の合計に相当する部数の写しを提出するものとする（都市計画法 60 条 3 項、同規則 47 条柱書き）。

国土交通大臣は、事業認可を行った場合には、関係自治体に、事業地表示図及び設計概要図を送付しなければならないとされているが（都市計画法 62 条 1 項）、送付するにあたっては、事業認可にかかる事業地表示図及び設計概要図と関係自治体に送付する事業地表示図及び設計概要図の写しとの同一性を確認することが当然の前提となっているものである。

ところが、本件では、そもそも事業地表示図及び設計概要図について、法律で要求されている部数の写しが提出されておらず、各図面の同一性が事業認可時に確認されていない。

これは、都市計画法 60 条 3 項、同規則 47 条、同法 62 条 1 項に反する明白な違法事由である。

(3) このように、国の言い訳は、別の重大な違法事由を招来するものなのである。

(4) 以上みてきたように、国が図面を誤った理由にはまったく信用性がなく、

差替えのために用意された図面の成立自体に重大な疑義がある。

これらの疑義が晴らされない以上、一旦証拠として法廷に提出された図面が、提出後5年も経ってから、差し替えられるなどということは、あってはならないことである。

以上