

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 49

平成25年6月13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

昭和39年決定の犯罪的無効性

被告らが、本件連立事業に係る都市計画決定の基礎であると主張している昭和39年12月16日都市計画決定が内閣の認可を欠き、鉄道施設の位置、区域、面積等の必要な特定が全くなされず、執行不能なものであり、その手続と内容において旧法の到底許さざる違法無効なものであることは既に述べた。

だが、より本質的で重大な違法が、この決定にはある。昭和37年6月8日、運輸省都市交通審議会は、既に顕著になっていた東京の膨張と車社会による都市問題の激化の結節点となっていた東京の都市高速鉄道(地下鉄)を全面的に延伸しつつ、小田急のような郊外私鉄の沿線開発による交通需要の甚だしい肥大化を抑制すべく、運輸大臣に対し答申した（以下『6号答申』という。甲153号証の1, 2）。

この答申の特長は、小田急線と繋がる地下鉄新線において顕著であった。すなわち、当時「8号線」と呼ばれたこの地下鉄は、現在の千代田線の一部として、原宿

から淡島通り、世田谷通りの下を抜けて喜多見で小田急線と接続するというものであった。これが実現すれば、乱開発を先行させ殺人的なラッシュが始まっていた小田急線の神奈川県側からの乗客は喜多見で二分され、それぞれ都心に向かうことが出来るから、ラッシュは格段に緩和されるだけではなく、世田谷・渋谷の住民等は地下鉄新線に歩いて行けるようになる。つまり、車を使う必要がなくなる。過大な車の利用に歯止めがかかる。

のみならず、小田急沿線住民を悩ませ、現在高架複々線となり、さらに被害が拡大している騒音等の環境被害が地下鉄新線の北、小田急線の南側（沿線部を除いて）から無くなることになる。しかも工事の完成時期は1970年とされていたから、かかる環境改善が今から40年以上前に実現していたことになる。

世田谷には幹線鉄道というべきものが2本あった。東急玉川線（以下『玉川線』という）と小田急線である。玉川線はこの6号答申で現在の半蔵門線と直通する地下鉄になることになっていたので、6号答申が実現すれば、騒音や開かずの踏切を抱えた小田急だけが現状維持を続けられないことは明らかであった。勿論、高架にするのは論外であった。すなわち、地下鉄新線の建設は少なくとも小田急の喜多見以東（世田谷、目黒、渋谷部分）の地下化を必然とするものであったのである。

もしこの時、今日からみても極めて開明的なこの6号答申に従っていれば、本件を含む所謂小田急問題は全く違う形となり、住民の信頼を得ることも出来たであろう。しかし、小田急及びこれと利権で繋がっていた土建資本は政・官と結んで反対し、いわばクーデター的に6号答申を覆滅しようとした。都市交通審議会は、都市計画の大元老飯沼一省（新都市計画法の都市計画中央審議会会長）が実質的な会長（副会長）として運営していたことから分かるように、単なる運輸省の一審議会にとどまるものではなく、内閣の審議会というべきものであった。従って、ここでの答申は実質的には建設大臣にも向けられ、答申は必要な時期に必ず都市計画決定されていたのである。

ところが、小田急と一部の政官財は、金力その他の実力によって6号答申の核心

部分である小田急関連部分等を覆滅するために、激しい工作を開始した。昭和39年決定は、まさに小田急等の都市利権、開発利権、車利権を確保するためになされた、なりふり構わぬクーデターによる紛れもない所産なのである。都市計画決定の規定や基準など彼らにとってはどうしてもよく、地下鉄ルートを小田急線に張りつけて地下鉄新線を取りつぶせばよかっただけなのである。

訳の分からぬものが小田急線に張り付けられただけの異状、異様な都市計画決定になったのはこのためである。複々線であるとか、高架であるとかいうような都市施設の具体的定めがなされていないのもこのためである。

旧法等一連の法秩序、行政慣行等を甚だしく蹂躪した重大な違法かつ無効な都市計画決定であることは明々白々と言わなければならない。この間の詳細は、本書の別紙として添付した別件東京高等裁判所第7民事部係属（平成22年（ネ）第7035号）の小田急線騒音訴訟における一審原告準備書面（17）の通りであるから、充分吟味されたい。

なお、同書面中で援用されている書証で本件において提出されたものは、以下のとおり読み替えられたい。

別件準備書面(17)	本件準備書面 49	証拠名称
甲317	甲185	交通新聞記事「政策の賞味期限」
甲333の1	甲186の1	高橋寿夫氏ヒアリングメモ
甲333の2～5	甲186の2～5	(上記メモに係る資料)
甲335	甲187	世田谷区の道路整備状況図
甲1467の1	甲188	内山巖雄京都大学名誉教授意見書
甲1463	甲189	淡路剛久立教大学名誉教授意見書
甲1469	甲190	園部逸夫元最高裁判事意見書



平成22年（ネ）第7035号 損害賠償請求控訴事件

一審原告 浅川尚雄 外117名

一審被告 小田急電鉄株式会社

一審原告準備書面（17）

平成25年5月14日

東京高等裁判所 第7民事部 御中

一審原告ら代理人 弁護士 斎藤 驍
同 弁護士 高橋 崇雄
同 弁護士 藍谷 邦雄
同 弁護士 山本 政道
同 弁護士 武内 更一
ほか

1. 本件の特殊な歴史的意義

本件は、騒音等の単なる鉄道公害だけではなく、1964年（昭和39年）以来実に50年にわたって展開されてきた小田急小田原線（代々木上原～喜多見）の高架式複々線連続立体交差事業（以下「連立事業」）という、1兆円をはるかに上回る我が国を代表する巨大な公共事業の経過と結果によって生じ、あるいは生じつつある住民の健康と生活環境の長期かつ深刻、広範な被害の賠償と差止めを、騒音を指標として求めた我が国最初の社会的集団訴訟である。

このことは当初から繰り返してきたが、現在さらに問題が鮮明かつ深刻になっている（甲334号証の1、2ほか後述）こともあり、弁論終結にあたり改めて指摘し、この点の留意を求める園部逸夫氏の意見書（甲1469号証。以下「園

部意見書」という)、元運輸相航空局長・海上保安庁長官・羽田空港ビルの社長等を歴任した高橋寿夫氏のヒアリングメモ(甲333号証の1。以下「ヒアリングメモ」という。)等、直近に提出した証拠を仔細に検討されるよう、冒頭に求めるものである。

2. 被害の本体とこれを把握する姿勢と方法

(1) 本件の被害は、騒音のほか大気汚染、振動、粉塵という古典的公害のほかに、熱、風、光、高架橋の違和感・圧迫感(メルテンスの法則)、景観のみならず、高層開発、道路建設による低層住宅地(世田谷はその一つであったことは述べるまでもあるまい)はもとより商店を含む町並みの喪失等に及ぶものである。

騒音は典型六公害のひとつであり、第二次大戦前から「都市悪」のひとつとされ、これの人間や都市に対する科学的知見の集積は大変なものがある。健康と生活環境に及ぼす影響は定量的にも充分証明され、最近では証人田村、内山意見書(甲1467号証の1)、WHO事務局により生命のリスク(Daly)についての疫学的な検討がなされLAmax76dBのレベルにおいては我が国の車の交通事故による死亡等のリスクの5倍となることまで明らかにされており、前記の複合的で広範な被害の指標としては、被害の存否、程度の認定が容易である(一審被告小田急は執拗に異を唱えているが、暴論という外はない。後で若干指摘する。)うえに、都市環境の象徴というべき存在であるから、誠にふさわしいというべきである。

大切なことは、指標としての騒音の存否、程度についてもそうであるが、前記園部意見書のとおり、被害の存否、程度の認定は社会通念、経験則、条理に従って判断すべきであるが、これらの中に科学的専門的知見が入ることはいうまでもない。この際注意すべきことは、公害集団訴訟については、水俣病等四大公害訴訟以来、大阪空港訴訟大法廷判決において確認され、現在に至っている疫学的証明による蓋然性の法理等被害者救済の原則が存在することである

(園部意見書、淡路意見書(甲1463号証)参照)。

(2) 従って、被害の存否、程度についても、被害全体の意義についても十分な考察が必要であるが、この点については、本件においては直近に提出した証拠も含めて充分証明されている。原告一人一人についても、彼らが線路近傍に居住し、広義の騒音被害者であることは、第一審判決の測定認容一覧表からだけでも一見して明確であり、一審被告も争っていない。

従って、かかる原告が暴露された騒音値については、一回の測定で判断できるものではなく、被害期間が概ね20年乃至50年に及び、かつその間に連立事業工事があり、環境が激変しているのであるから、もし一審被告のいう「正確な騒音値」を求めるとすれば、毎日毎晩20年以上にわたり連続して測定しなければならないことになる。このようなことは出来ないし、被害者にこれを求めること自体不条理なことである。これが前記の被害者救済の法理が必要とされてきた由縁なのである。従って、その原告がさらされている騒音の「代表的」なものが科学的合理的に推定出来ればよいとされているのである。

繰り返す。本件の一審原告らは、線路近傍に長年居住してきたこと、全ての原告は戸別測定もしくは推定により騒音被害が定量化され、その程度はこれまでの科学的知見により健康影響が生ずるとされている人々、すなわち被害者であるということである。本来、これらの人々は全て救済されるべきであり、受忍限度で弾き出すような存在ではない。受忍限度についてはまた論ずるが、一審被告のように「0.1デシベル」の違い(一審被告控訴審準備書面(14)30頁)でも争って免責を求めるようなことは到底許されない。

(3) その他の複合的な被害は、社会通念、経験則、条理に基づき、その存在と程度を蓋然性あるいは予見性の法理によって検証すれば足りるのである。

その理由は大別して2つある。1つは巨大高架構造物等による圧迫感、違和感、景観破壊等人々の美意識、精神的領域、総じて文化に関わるもので、定量化が充分されていない分野でありながら、確実になにかしらの有害な作用を人

間に及ぼすと裁判所が判断出来るものである。しかしこの場合でも、高架構造物等の大きさ、建設される道路の規模など量的把握が出来るものがひとつの手がかりになるから、その証明は必要である。

我々は既に第一審において16世紀のルネッサンスの頃に既に確立していたメルテンスの法則（都市計画の原則、アーバンデザイン等、経堂地区の環境影響評価書の該当欄記載）を証拠として提出して、条理としての判定基準を提示したうえ、幅約20メートル・高さ10メートル・長さ10キロメートル＝合計200万立方メートル以上となる高架構造物の規模、そして新設、拡幅される幹線道路の数及び幅（最大54メートル）、長さ等の規模（甲509号証の1）、再開発される経堂・下北沢等の都市施設の規模、建物の高さ等（甲331、332号証）について、連立事業の展開に応じて提出してきた。今回提出の甲334号証の1乃至2は、下北沢の再開発の具体的状況を示すものであるが、さらに重要なのは、今年の4月に公表されたばかりの世田谷区の主要な生活道路網図というマップである（甲335号証。平成21年度のものは甲509号証の2）。これにより、昭和62年の連立事業調査から本格的に始まった経堂地区、ならびに事業続行中の下北沢地区において、小田急線とともに道路建設がどのように進捗しているか、端的に示されている。もとより、計画が全部完成している訳ではないが、経堂地区の新設幹線道路のうち、補助52号線、補助128号線、補助156号線等、この地区周辺の領域に大きな影響を及ぼすものの建設が進み、経堂地区の環境が激変しようとしていることが分かる。下北沢地区についても、時間差はあれ同様であって、下北沢駅の地下鉄の一部完成は騒音被害の終焉をもたらすものではない。120km/hまで出せる鉄道の高速化による高架騒音の著しい増大と道路建設、高層再開発により、文化と街の喪失を目前としている。景観、圧迫感のみならず、以上の被害、さらに原告が一貫して主張・立証してきている道路、再開発が、環境と地域の文化に対する配慮を欠いて進められている。このために住民が被り、または被ること

が確実な健康、生活環境、文化にわたる被害が顕在化しつつあることは、本件に現れている弁論の全趣旨から極めて明確ではなからうか。

(4) 公害訴訟における定量的証明の要否、程度について、簡単に指摘しておく。

大気汚染を例にとろう。被害者がさらされている「汚染濃度」を特定し、「大気環境基準」と比較することが必要であると被告小田急のような業者は言うであろう。しかし、公害対策基本法、大気汚染防止法以来、住宅地その他地域ごとに行政庁が環境測定をすることが義務づけられているから、被害者の居住地の暴露濃度は、本来定期的に測定されなければならないのである。そうすれば、その濃度の汚染にさらされていると見なされて病気等の被害との因果関係、責任の存否を大気環境基準に基づいて判断すればよいことになる。しかし上記のような定期的測定がなされない地域もある。そのひとつに、公衆衛生学、環境科学の領域でいう「局地汚染」がある。局地汚染については、環境庁の慢性閉塞性肺疾患についての報告（昭和62年、座長鈴木武夫、甲501号証）がその重要性を指摘している。

「開かずの踏切」はその好個の例である。1分30秒に1台の割合で走る小田急線の在来線踏切が「開かずの踏切」になる詳細な説明を経堂地区の連立事業調査報告書が行っている（甲507号証）。踏切が閉鎖されている時間、南北にアイドリングしながら滞留する車列の長さ、100メートルを超えるものも何カ所もあり、場所も含めて具体的に詳しく記されている。ただ、これが影響を与える「局地」の大気汚染濃度が何故か記載されていない。しかし、「『開かずの踏切』のために体がおかしくなって倒れた人が南新宿にいてそれが高架反対運動のひとつの契機となった」という原告牧兼之の貴重な証言（甲1430、甲1440の1、甲1447号証）もある。「開かずの踏切」が多数あったことは明白であり、そこで大量の車が滞留している間大気を一定範囲において汚染していたことも明白である。そして踏切の数は多く、互いの距離は100メートルに満たないものも多かったのであるから、この汚染は線路近傍の住

民全体に影響を及ぼしていたと見るべきである。にもかかわらず、「測定」という「定量的証明」がないことをもって沿線住民を被害者から切り捨ててよい筈がない。

因果関係、被害の存否、程度の判断は、数合わせで行うのではなく、被害者救済の立場から社会通念、経験則、条理に照らして、総合的になされなければならない。園部意見書は簡潔ながらもこの点について色々な指摘をしている。第一審判決に問題があることは、控訴理由書において詳述した。同判決に欠落している重要な部分のひとつがここなのである。

(5) 経堂地区が典型であるが、6.4キロメートルの鉄道に25本の道路が新設、拡幅され、60メートルから45メートルのビルが林立すれば、全体的にヒートアイランド現象が生じて、視界を妨げられ光と風を失う。一方、高架騒音、道路騒音、ビルの騒音等にさらされるのであるから、その環境影響はすさまじく、低層住宅は用途地域の変更等により、ほとんど存在の余地はなくなる。

高層マンションでも、環境に配慮してつくられ、線路近傍に存在するものは環境被害も著しい。これをよく示すところが、成城学園前駅から歩いて5分程度の線路近傍にある成城ハイムである。12階建てで昭和56年に分譲され(甲1453号証)、199世帯が住む。線路に近い部分が1号棟、その裏が2号棟ということになる。建築当時、成城学園周辺は東京の代表的な低層住宅地であったから建築規制は厳しく、「特定街区」の指定をとり、ようやく建築を許可された。そのせいでもあろう。線路近傍であっても、1号棟と線路の間に前庭、1号棟と2号棟の間に洋風の庭、さらに2号棟の背後に武蔵野の一部を思わせる雑木林を三重の庭としてめぐらせた、当時でも珍しい緑の高層マンションであった。成城学園から経堂はもとより下北沢までの間に、12階建ての高層マンションもみどりと環境に配慮したマンションも他にひとつもなかった。しかし、成城等沿線の低層住宅地において高層マンションを作るにはこのレベルの配慮が必要であった。本件原告の中には成城ハイムに居住していた人は阿

竹、本間ほか何名かいる。ほとんど管理組合の理事長か環境対策にあたっていた理事で、いずれも成城ハイム管理組合を代表して訴訟に参加したのである。成城ハイムの高架反対・地下化要求運動は、経堂地区の連立事業調査が始まった昭和62年とほぼ同時期とってよい平成元年頃から始まっている。当時の理事長は、元最高裁判所長官寺田治郎氏であり、「ハイムのしおり」という環境を重視したパンフレットを作成し、高架反対運動の発展に尽力した（甲1450号証）。同氏は、マンション内の世論形成はもとより、裁判官であった人々にも問題の所在を話していた。同氏をひとつの起点として、成城ハイムは管理組合としてまとまって騒音測定はもちろん、都市計画の説明会、アセスメントの公聴会（甲1451号証）にも代表を派遣し、沿線全体の裁判と運動を担う有力なメンバーとなった。ここが行った測定が財団法人建材試験センターのものである（甲411号証）。この財団法人は通産省管轄で成城ハイムの分譲主住友商事に関連し、どちらかといえば事業者側である。従って、騒音を過大評価するような測定をするはずもない。出来るだけ顧客の不安を解消したいというのが本音であったろう。しかし測定を行ってみると、1号棟においては明らかに騒音影響があり、特に5階より上部にいくに従って、明らかに影響が認められる結果となった。ハイムの住民の懸念は的中し、高架反対の声はさらに高まった。この建材試験センターの測定は、経堂地区の連立事業調査やアセスメントにおいて、高さ方向の測定を行っていただけに、マンション等の高い部分に居住する人々への影響を明らかにする、実に貴重な証拠である。成城ハイムは経堂地区の唯一の高層マンション（現況は高層化が進み当時とは全く違う）であったのであるから、この点においても貴重な資料なのであり、もとより証人田村はこれを重要な資料として、高さ方向への影響を推定している。ハイムの状況や被害と運動、裁判については、原告本間一義の陳述書（甲1454号証の1）が詳しくかつ正確である。関連資料とあわせて是非読み直していただきたい。

(6) また、騒音等の被害を検討するにあたっては、連立事業が展開される地域をよく知る必要がある。小田急線が走行し、本件事業が展開されている地域は、代々木上原から成城、和泉多摩川となる。代々木上原周辺は、幅28メートルに達する井の頭通りと高架橋に挟まれて見る影もないが、原告牧が居住を開始した頃は渋谷の松濤、南平台等と連なる閑静な住宅地であった。下北沢の代沢、経堂、さらに成城は、世田谷区の中央部であり、世田谷城址、代官屋敷、豪徳寺等の史跡、砧の緑地に至るみどり豊かな低層住宅地であった。成城が田園調布と並ぶ住宅地であったことはよく知られている。従って、成城ハイムの理事長の元最高裁長官寺田治郎氏は特別な存在ではない。

高架複々線事業に危惧を持っていたもう一人の元最高裁裁判官を指摘する。島田仁郎氏である。小田急大法廷判決を指揮した町田顕長官の後任である。島田氏は学芸大附属高校を卒業して大学に入った。

経堂駅の北に、桜上水という町がある。緑地でもあり、落ち着いた住宅地である。園部逸夫氏が居住していた最高裁判所裁判官宿舎のあった赤堤と隣になる。彼の居住歴は長い。地方へ転勤した時はともかく、桜上水から出勤していたそうである。家から歩いていくと経堂駅に出るのであるが、線路際の音、開かずの踏切、やっと電車に乗れば満員で押しつぶされる不安に襲われる日々であったという。経堂は1万5千坪の車庫があったり、3本の新設道路計画もあったり、事業の再開発の最大の拠点であったため、反対派住民の動きも激しかった。これらを日々目の当たりにすると、何故地下にしないのかという疑問もよぎるようになった。また、成城学園の近くに裁判官の官舎もあった。すなわち、園部逸夫氏がその意見書で言う通り、裁判官も少なからず住むということは、そこが程度落ち着いた住宅地であり、ものを考える知的な人々がいるところといってよいであろう。事実、大岡昇平、大江健三郎、加藤一郎等に代表される成城のみならず、手前の祖師谷大蔵には神島二郎立教大学名誉教授・元日本政治学会理事長がいた。神島は本件を含む高架反対、地下要求の初代会

長で、市民の啓蒙に熱心であった。学界の評価も高く、経堂地区のアセスメントのやり直しを求める日本政治学会の中心メンバーがそろい踏みする意見書（甲223号証の1）をとりまとめた。これに名を連ねるかなりの人も沿線の住民だったのである。このような知的文化的要素は、裁判と運動を大いに発展させたことはいうまでもない。知的文化的空間をつくるという発想が被告小田急に少しでもあれば、鉄道と道路の今後のあり方という都市計画に対する基本姿勢が変わっていたに違いない。

3. 公益事業者である小田急は、行政指導、行政施策に従う義務を負っていることは、免許業者であるというその特恵的地位からいっても当然のことである。これを沿線住民との関係でいえば、沿線住民の利益に反する指導や施策ならともかく、沿線住民の利益となり、通勤地獄の解消や生活環境の抜本的改善を実現しようとする行政指導や行政施策に従うどころか真っ向から反対し、政財等と結んでこれを取りつぶそうとすることは、これ自体住民に対して許されない背信行為である。のみならず、かかる行為は公共交通を担う公益事業者にあってはならないことである。

また、単に住民のみならず、社会全体にとっても、あるいは都市計画のうえからいっても必要な施策を、専ら自社の収益のために政治力や財力を利用して取りつぶそうとすることであるから、もとより反社会的な行為であり、重大な公共性を有する公益事業者の許されることではない。ところが、小田急は昭和37年6月になされた運輸省（実質は内閣）の都市交通審議会（以下「都交審」という）の答申第6号に対し、あえてこの挙に及んだ。50年前のことではあるが、これが小田急線連立事業の発端となったのであるから、事は重大であり、公共性、受忍限度等、本件の論点に直接関わるものである。大事なことなので詳論する。

-
1. 私は、第一東京市立中学（現都立九段高校）、旧制浦和高校を経て、昭和22

年（1947年）東京大学法学部を卒業し、運輸省に入省しました。

2(1) 東京を中心とする首都圏周辺は幼い頃から承知しております。そんなこともあったからかもしれません。入省して間もなく、昭和30年（1955年。以下は西暦を省略します。）以降本格化した高度成長により激化した都市問題、とりわけ都市基盤の動脈といわれる都市交通の仕事に関わるようになりました。

(2) 運輸省は、高度成長の始まった昭和30年の7月に、都市交通審議会（以下「都交審」といいます。）を設置し、その事務局として新たに都市交通課を新設しました。識者や私鉄等の関係者から交通に関する基本的事項を中心に、都市の諸問題についての意見や要求を聞いて、行政の施策を形成し、国民の理解を得ることを目的としていました。

都市問題には色々ありますが、高度成長に伴う巨大な矛盾の結節点は、都市交通のあり方でした。しかも、この都交審の答申がなされれば、これが建設省の都市計画審議会の答申となり、必要な都市計画決定がなされるというシステムでした。ですから、また後で具体的に申し上げますが、この都交審は財界、官界、関係業界、報道、都市計画等の研究者・専門家を代表すると目されていた錚々たる方々が参加されている、各省庁の各種審議会のなかでも特別な存在でした。ですから、その事務局を担う都市交通課の任務と役割は重大なものであります。この都市交通課に配属された時の私の緊張感と喜びは忘れることが出来ません。

(3) 昭和35年頃だったと思いますが、課長を命ぜられました。都市交通課では最高責任者ということになりますので、省内及び建設省その他の省庁との根回しはもとより、都交審会長等有力な委員の方々の驥尾に付しながら勉強を深め、都市交通ひいては環境を含む都市問題の政策形成に全力を挙げて取り組んでおりました。

ところが、後述する通りの意想外の事態が生じ、都交審をはじめとする私共

の尽力が無に帰することになってしまったのです。これは私の個人的な問題ではなく、その後の交通と都市のあり方に大きく関わることで、後で少し詳しくお話しすることにし、その後の私の経歴を簡単に申し上げます。

昭和49年 自動車局長
昭和51年 航空局長
昭和53年 海上保安庁長官
昭和56年 日本空港ビルデング株式会社社長
平成 3年 同社会長
平成 9年 同社相談役

なおこの頃交通文化賞を受賞し、勲二等旭日重光章を頂いております。また、成田空港紛争について、これを解決する方向で円卓会議等に参加しておりました。

3. 都交審は、昭和37年6月8日、「地下高速鉄道の輸送力の増強整備に関する基本的計画の改訂について」と題する答申を答申第6号（以下「6号答申」といいます。甲311号証の1）として運輸大臣に提出しました。この答申を出した都交審の構成は以下の通りです。

（学識経験者）

会長 島田 孝一（前早稲田大学総長）
副会長 飯沼 一省（都市計画協会会長）
足立 正（東京商工会議所会頭）
井口竹次郎（大阪ガス株式会社社長）
太田利三郎（日本開発銀行総裁）
鈴木 清秀（私鉄経営者協会会長）
十河 信二（日本国有鉄道総裁）
根津嘉一郎（東武鉄道株式会社社長）

ほか三大新聞（朝日、読売、毎日）論説委員等 計 19 名

（関係行政機関）

関係省庁事務次官（大蔵省、経済企画庁、自治省、建設省、運輸省）

警察庁長官、東京都知事、大阪府知事等 計 10 名 総計 29 名

この審議会の性質上、職業政治家はいないものの、当時の各界を代表する国民的なものであるとともに、交通事業者を網羅しているだけでなく大蔵省をはじめとする事務次官等から東京都知事、大阪府知事等の行政機関も参加しているので、省庁が個別に設ける審議会ではなく、内閣の審議会に相当するものでした。

ですから、ここでなされた答申は単に運輸大臣にとどまるものではなく、関係省庁にあてられたものと見なされ、地下鉄のように都市計画の都市施設とされているものについては、都市計画審議会のそれと同一のものとして取り扱われていました。都交審の答申に反する都市計画決定がなされることは一度もありませんでしたし、考えることも出来ませんでした。このことは、二つの審議会（東京都市計画地方審議会と都交審）の中核におり、都市計画の大家で東京都長官や内務次官等を歴任された、官界の大元老というべき飯沼一省先生（当時都市計画協会会長）が、都交審の副会長ならびに東京都市計画地方審議会の東京都市計画高速鉄道（地下鉄のことです）調査特別委員会の委員長を務めておられたことから明らかでした。

それでは東京の、特に都市高速鉄道（以下「地下鉄」といいます）をめぐる都市政策の推移と 6 号答申の意義と内容についてお話しします。

- 4(1) （中略）復興院告示に見られた延伸傾向がはっきりするのは 6 号答申（別図）です。この答申で地下鉄の終点は西馬込・二子玉川・喜多見・蘆花公園・荻窪・中村橋・成増・志村・岩淵・松戸・船橋など、ほぼ現在の環状八号線まで伸びています。これは陸上交通事業調整法をはるかに超えた地下鉄の外延です。郊外私鉄は山手線の外側に締め出されましたが、地下鉄は閉じ込められません

でした。6号答申は、大正時代からの5路線（1号品川、2号恵比寿、3号渋谷、4号新宿、5号高田馬場）を一挙に倍増し、山の手をもう一度巡る10路線（6号五反田、7号目黒、8号原宿、9号新宿、10号目白）にして、従来の郊外私鉄の間を補う地下鉄網を構想しました。これらの10路線の多くは単に外に伸びているだけではなく、絡んでいて従来の郊外私鉄の乗客をできるだけ外側で拾って、品川・渋谷・新宿・池袋に集中させずに都心に運ぼうという構想でした。

戦前の「山手線内」が、戦後に「東京都区内」に広がったのです。この構想もこの「山手線の壁」に劣らず優れたものでした。6号答申は、東京の拡大された市街地を公共交通網で柔らかく覆う計画でした。実現された今日の路線が新宿・渋谷・池袋に過度に集中する幹線強化の「複々線プラン」になったのに対し、市街地により多くの公共交通手段を提供するネット型の「別線プラン」であったのです。郊外から運び込む乗客は同じ数でも、23区内を市街地と見なして、歩いていける範囲に郊外私鉄または新しい地下鉄があるということになります。これは都市内交通の過度な自動車依存を防ぐために、どうしても必要な施策でした。

- (2) 小田急線に絞っていいますと、6号答申が実現されれば、百合ヶ丘・相模大野・相模原等、神奈川県内の大規模開発地から東京に通勤している多くの人々が、短時間で直接都心へ出られるようになるばかりでなく、東京部分を含めて混雑が格段に緩和されることになります。

さらに、現在でも難問になっている沿線の騒音の問題が解消できたのです。喜多見まで地下鉄が走れば、運転本数が大体半分になりますので、そこから新宿まで小田急線の沿線は以前より静かになります。それだけではありません。都内沿線の大半をしめる世田谷区には、2本の幹線鉄道というべきものがあります。東急玉川線と小田急線です。当時の玉川線は路面電車で、この答申で地下鉄になることが計画され、前からその方向で動いていた東急の協力により、

別表の地下鉄整備計画及び所要資金の通り実現しています。ですから、6号答申がそのまま実現すれば、世田谷の中央部と南部の大部分が地下鉄化されることになり、騒音や開かずの踏切等の鉄道公害で沿線住民と紛争が続いていた小田急は極めて苦しい立場に追い込まれることとなります。沿線郊外で大規模開発を手がけた小田急は、車社会の推進に一役買っていたわけですから、道路を造る立体化は望むところだったと思いますが、このような状況で高架による立体化は望むべくもありません。結局地下鉄にする他に選択の余地はなかったと考えられます。

小田急線が地下化されれば、いうまでもなく沿線はもとより、その南側にある玉川線（地下化後新玉川線、現在田園都市線に名称変更）の東京領域の全てにおいて騒音等の鉄道公害がなくなることになり、この領域の都市環境は著しく改善されたことは確実です。しかもこのような状況は別表の通り1970年代、今から40年も前に実現することができたのです。この地下鉄（喜多見～松戸方面）の事業費も別表の通り大体2800億円におさまり、しかも営団の負担で済むのですから、住民、小田急、さらには一般国民にとっても歓迎されてしかるべきものだったと私は今でも考えております。環境被害が日本の全域、さらに日本が進出している中国等において格段に深刻になっているだけに、なおさらです。

5. 6号答申は、昭和35年9月19日から昭和37年6月8日に至る2年間、全体会議9回、会長、副会長を軸とし、私共事務方の仕事が多い高速鉄道網小委員会を8回、計17回（6号答申12頁）にわたる審議の結果とりまとめられたものです。この間、東京都から技術的疑義が出たりしたことはありますが、私鉄経営者協会はもとより関係業界、関係企業の委員の方から特段の反対意見はありませんでした。答申書を作成し、とりまとめた事務方の責任者であった私は、このために全力を挙げていましたので、よく覚えております。ですから近々、東京都

市計画地方審議会から同様の答申がなされ、都市計画決定の運びとなると考えていました。

ところが、一月も経たないうちに、小田急等の意を受けて建設省と東京都が強硬に反対し、6号答申、とりわけ小田急関係の8号線の棚上げに動いていることが判明しました。同地方審議会の高速鉄道調査特別委員会の委員長であり、こちらの都交審の副会長であった飯沼一省先生に聞いたところ、小田急側が工作していると苦々しそうに話されました。小田急側は、建設族、土建・不動産関係、鉄鋼等、当時の財界主流を巻き込む工作を秘かに進め、6号答申が出るに及んで一斉かつ公然と攻撃に出てきたのです。6号答申から二月後の昭和37年8月16日、東京都市計画地方審議会会長東京都知事東龍太郎は、建設大臣に対し、6号答申から小田急関係の8号線他1本を除外して「保留」することとして都市計画決定するよう答申し、その旨建設大臣は都市計画決定をしてしまったのです。

これほど都市計画や交通政策の原則、実務慣行を踏みにじるものはないと私には思われました。飯沼先生はもとより、都市や交通のことを真面目に考えてこられた専門家や有識者の中にも眉をひそめる方が少なくありませんでした。都交審の委員をされた学識経験者の方がまさにそうでした。私や運輸省の心ある者は建設省、東京都の官僚と激論を交わし、何とか6号答申を実現させようとなりました。ところが、所得倍増、高度成長政策の基軸が「車社会・土建国家」となりつつあった状況のもとでは、私達の正論は通らず、むしろ孤立していきました。

この時の状況を、私は2001年10月22日付の交通新聞の「交通詳論」（甲317号証）に書いています。小田急高架複々線都市計画事業の認可が裁判所で初めて取り消されるという大きなニュースを見て、長い間心のうちにしまっていたものが吹き出し、この一文を書いたのです。ここにも書いてあるように、あの時私達が「命を賭けて」サイコロを振り、圧力に堪える程の自信と度胸があれば、敗北することはなかったでしょう。6号答申の正しさは、五十年という距離をおいて裁判所で認められるに至ったのですから。「反論を呑まざるを得なかったこ

とへの後悔の思い」が湧いてくる由縁です。

6. しかし、当時私共が無抵抗だった訳ではありません。小田急の建設の要求は、当時8号線（地下鉄）のルート変更しか実現しませんでした。私の「交通詳論」では、昭和39年12月に小田急の高架複々線都市計画決定（甲313号証）ができたかのように書いてありますが、これは誤りです。昭和39年決定といわれるものは、6号答申を破棄して地下鉄のルートを小田急線に張りつけるというだけのものであり、鉄道の位置、区域等必要な事項は決められていません。もちろん複々線を決めた訳でも、高架を決めた訳でもありません。この張りつけたルートを小田急高架複々線の一部とすることが都市計画決定されるのは、昭和39年よりはるかに後となりました。

（高橋寿夫氏のヒアリングメモ・2013年5月8日付。甲333号証の1）

これ以上付加することはほとんど無い。6号答申を実現した事務方の中枢にいた高橋氏が、90歳にならんとする今でも心底に抱いている憤りと、裏腹の悔恨が如実に伝わってくる。

それにしても、従前我々が指摘した通り、最も早く郊外不動産開発を始めた小田急は、そのためのダイヤ改正列車増発等により騒音や開かずの踏切等の鉄道公害を発生させ、住民との紛争の存在は、昭和37年の6号答申の前から運輸省等関係者によく知られており、この問題の解決も充分視野に入れて6号答申がなされたことがよく分かる。「6号答申がそのまま実現すれば、世田谷の中央部と南部の大部分が地下鉄化されることにより・・・小田急は・・・地下鉄にするより他に選択の余地はなかった」のであるから、小田急がこの答申に従えば、複々線をつくる必要もなくなり、高架複々線連立を問題にする余地もなくなり、騒音等の公害は、6号答申が目指した完成時期である昭和45年（1970年）頃まで

には基本的に解決していたことになる。

6号答申は、その冒頭（2頁）において、「大都市の交通難を根本的に解決するためには、本審議会がしばしば指摘したように、交通需要そのものの増大を防止することが・・・何よりも肝要である」とまず大きな釘をさしている。大都市及びその周辺の膨張を抑止することは、当時我が国の都市計画の第一人者といわれた飯沼一省（甲333号証の4）等の識者が等しく指摘してきたことであり、都市計画の常識でもあった。しかし、小田急は鉄道事業者というより、すでに不動産業者となっており、神奈川という地の利を活かして正反対の開発を推進し、これを鉄道と結びつけ、まさに交通需要そのものをつくり出す最前線にいたのである。従って小田急にとっては公共的な立場から交通政策が提起されること自体が嫌悪の対象であった。そうでなければ、前記のようなかつて創立者利光が行ってきた政財官の力を悪用して6号答申を取りつぶすようなことは出来ない。

このあくどい圧力によりようやく実現した「昭和39年都市計画決定」（甲313号証の1、2）は、6号答申の地下鉄ルートを変更し、小田急線に張りつけるものと定めただけで、旧都市計画法が求めていた必要な事項は特定されない「都市計画決定」としては無効なものであったが、6号答申を取りつぶしたという「意義」はあったのである。

以上、6号答申が都市計画法、環境法等あらゆる見地からみて適切妥当なものであったことは今となれば極めて明白である。これをあえて無法な力で圧殺した小田急等の責任は今なお免責されない。本件連立事業等、小田急による沿線住民の被害はなお続き、さらに拡大する危険があることに加え、先述した通り小田急の連立事業は6号答申を圧殺して小田急があえて強行したものであるからである。従って、小田急は一審原告ら沿線住民に対して公共性の名において被害の受忍を求めることは許されないのである。日々多数の乗客を運搬して利益をあげているのは小田急等であって、住民はやむなく利用しているに過ぎないのであるからなおさらである。原判決は、かかる一連の事実を黙過したうえ、被害の本体を看過

して、受忍限度等の結論を導いている。是非是正されなければならないところである。

なお、6号答申のなされた昭和37年、これを覆した小田急連立事業の起点と官側が現に説明している昭和39年「決定」は、大体50年前である。しかしこれが現在の問題となっているのは本件だけではない。上記昭和39年決定については、明白かつ重大な違法があり無効であるとして、東京地裁で現に争われている（東京地裁民事2部平成18年（行ウ）第467号ほか事件、甲336号証）。

4 本件控訴審の圧巻は、田村明弘横浜国立大学名誉教授の広義のコンターに関する意見書（甲1459号証の1乃至3等）と、これらに基づき法廷でなされた説得力のある証言である（以下「田村証言等」という）。我々が言ってきたところの本件被害の特徴を、まさに騒音を指標として30年余にわたる測定地点657箇所にあつた統計解析に耐えるデータに基づいて、本件騒音被害全体を科学的に推定して、長年にわたる騒音被害を推定するとともに、個々の原告が被ってきた騒音被害についても、複々線化（本件連立事業）前、事業中、事業後と3つの時に区分して推定値を明確にし、原告らの被害の程度（代表騒音）を証明したことである。鉄道、しかも連立事業が進行中で沿線の状況が激変してきた長期の騒音被害について、これほど精細なコンターが作られたことは初めてである。

従来は、一過性の騒音しか捉えることの出来ない個別測定から、多くの仮定要因を媒介にして推定することしか出来なかった。しかし、本件のように極めて長期（50年に及ぶものもある）かつ連立事業という大規模かつ複雑・長期な公共事業の存在のなかで、騒音被害の全貌と個々の原告の被害の双方を証明することは難しいことではあるが、信頼出来るデータが節目毎に集積されていれば「統計解析により可能である」と田村教授は考えたのである。

極めて幸いなことであるが、本件連立事業が昭和45年に代々木上原から開始され、一時中断したものの、昭和56年の狛江地区より連立事業調査が始まって

再開され、経堂地区を経て、現在下北沢地区に至っているということである。この狛江地区以降の連立事業においては、各地区毎に連立事業調査、環境影響評価、同事後評価と3回の騒音測定等がなされ、その旨の報告書が作成され、時期の違いはあるが、いずれも公表されている。経堂地区（梅ヶ丘～喜多見）についていえば、連立事業調査54、環境影響評価92、同事後調査107、計253地点という多数のデータが得られる、連立事業関係の調査だけで410箇所への沿線の騒音環境が表示されているデータが得られるのである。いうまでもなく連立事業に関連するデータは小田急、東京都、地元自治体が測定したものである。また、高架建設に伴う住民の騒音等の公害被害は公害等調整委員会への申立に及び、そこから委託された準公的機関である小林理学研究所の測定データが146、これだけで556のデータにのぼる。さらに、数は少ないが、昭和58年の新幹線環境基準の設定に伴って環境庁は在来線においても環境基準を作るべく、専門委員会をつくる等してその準備に入った。このため、都道府県・市町村も騒音の測定をやるようになり、地元である世田谷区が昭和52年5月に11箇所、東京都公害研究所が昭和58年8月に4箇所、計15箇所の測定を行っている。これを加算すると、公的な調査だけでデータは571箇所へのぼり、時間的にも昭和52年から平成17年と28年以上になる。これに、本件訴訟に関連して小田急と原告側の測定、昭和52年の住民の自主測定データ、成城ハイムの建材センターのデータ計86箇所を加え、総計657箇所、時間的には昭和52年から平成19年まで30年以上にわたり信頼性のあるデータが集積されていることに着目し、統計解析が充分出来ると判断してその作業に入り、長期間を要して遂に完成させたものである。これを可能としたものは、田村が沿線に居住し小田急の情報に詳しい優れた研究者であることはもとよりであるが、1992年、本件連立事業経堂区間の環境影響評価書案に対し、国立公衆衛生院前院長長田泰公氏とともに騒音の研究者の立場から公式に意見を述べ、高さ方向の測定等一部が東京都環境影響評価審議会に採用され、以来20年以上にわたる小田急関連訴

訟に専門家として協力してきたことから育まれた研究者の良心と資質の賜物である。

田村の「森を見てかつ木を見る、すなわち原告住戸が曝露された鉄道騒音の曝露量をどのようにすれば妥当に判断出来るであろうか。実測値は1つの「現実的な事実」であるから、場所と時間が特定され限定された1つの事実の認定の資料とすることに出来るが、本件では長年の騒音影響こそが問題なのである。1つの事実だけで長年にわたり日々鉄道騒音にさらされている実態をとらえることは出来ない」という「森と木」に関する考察は、騒音等の公害被害に対し、全身全力を投入して、研究者として生き抜いてきた者にしか生まれない誠に優れたものというべきである。田村の証言等は今静かに、しかし大きな反響を呼んでいる。その典型が内山意見書（甲1467号証の1）、淡路意見書（甲1463号証）、園部意見書（甲1469号証）なのである。

内山巖雄は環境科学、とりわけ大気汚染では騒音の田村と並んで我が国を代表する研究者である。内山意見書は田村に対し大いなる支持と共感を表明している。そして田村も言及しているWHOが最近報告している生命等のリスク *Daly* について、同報告の基礎となったヴォルフガング・バビシュの論文を紹介しながら、騒音の健康影響が精神疾患はもとより高血圧症や虚血性心疾患の有症率と騒音の曝露量との間に量－反応関係が認められる等、疫学研究が進んでいるとして鉄道騒音による被害は道路騒音を上回る報告もあると具体的に指摘している。いずれにしても、内山は田村と同様、本件騒音被害が極めて長く持続していることに看過出来ない危機感を持っているのである。

淡路は、公害研究をリーガルな立場で長年行い、現在環境法の第一人者であることは、彼が環境政策法学会の理事長であることからだけでも直ちに分かることである。（なお現在環境法のテキストの代表的なものを書いている早稲田大学法学部教授大塚直氏は、淡路の同門の後輩であり、小田急訴訟に協力された研究者の一人であることを指摘しておく。）淡路の不法行為論、損害の立証は個別測定

より田村意見書のようなコンターであればその方が被害の実態をよく把握出来ること等を述べて、田村をサポートしている。

5(1) 原判決の判断過程と結論には問題があることは今さら指摘するまでもないことであろう。正すべきところは多い。最後に重要なところを一部だけ補足する。

下北沢の地下部分2層のうち、1層（シールド部分）が完成したことによって、このトンネルの上の人々の騒音被害はなくなった。その代わり道路、再開発による別の被害に苛まれ始めていることは既に述べた。問題は地下の一部完成により踏切がなくなるために高架鉄道の速度が上がり、高架線近傍（沿線の大多数）の人々の高架騒音による被害が既に始まり、本件の結論いかんではさらに激しくなるということである。高架複々線が完成する数年後には、最大時速120kmとはいかないまでも、ロマンスカーはもとより急行、準急等は優に100kmを超えるのである。本件の高架騒音あるいはマンション等の高いところに居住していた被害者を救済することは、本件において極めて重要になってきた。

先述した経堂地区の唯一の高層マンション成城ハイムの原告は、彼らが線路近傍の1号棟99戸の被害者らの代表として訴訟に参加しているにもかかわらず、原判決は一人も救済しなかった。先述した建材センターの第三者的な有力な測定データがあり、証人田村がこれを補足する測定を行い、成城ハイムの原告はほとんど原判決の設定した受忍限度を越えているにもかかわらず、である。しかも、田村や我々が指摘している通り原告横溝ほか明白な計算違いがあり、同判決の認定基準をクリアしているものも排除されている。

成城ハイムの重要性については既に述べたので繰り返さない。高さ方向、高架騒音の判断は今のような状況、すなわち高架施設の建設が経堂地区と狛江地区で完成しているため、低層住宅が線路近傍において大幅に減少し、5階以上の中層もしくは10階以上の高層の建物が著しく増加し、原告も建て替え、住

み替えの具体的着手に迫られている。高架騒音の影響は、騒音の高さ方向への影響の強さを知る者にとっては容易に分かることである。成城ハイムが高架騒音をわざわざ自主測定したのは、この理をわきまえた知的な人々が居住していたからに他ならない。

(2) 騒音被害と建物の高さとは重大な関係があるということは、騒音の環境基準が出来る昭和48年の前から専門家のみならず少なくとも騒音公害に関心を持つ人々の常識であった。これを端的に証明するものが直近に提出した東京都環境科学研究所（正しくは「東京都公害研究所」であり、後に現名称に変更されている。）1971年度（昭和46年度）版の年報に記載された論文（甲1468号証）である。これは証拠説明書の通りであるが、大切なので繰り返す。中央線、総武線等東京の主な国鉄が高架化して間もなく、これらの高架騒音について測定し、総括したものである。当然のことではあるが、騒音は線路近傍のビルの7階以上の高方に作用し、下の方に比べると10dB位の差が生ずるとして、これが音の指向性であるとしている。このような論文が1971年（昭和46年）に東京都公害研究所で掲載されていることは、高架騒音が10メートル以上の高い部分に影響を及ぼすことを専門家のみならず騒音公害に強い関心を抱いている人々の常識であったことを示すものである。それから40年経過してみれば、高架鉄道が今や氾濫しているのであるから、騒音のこの性格についてはもはや社会通念、条理といわなければならない。高架鉄道をつくりながら高さ方向の測定を忌避し、地上1.2メートルを測定地点とすることは大変な誤りである。

測定地点の高さ方向について限定を設けなかったという点だけは原判決を評価出来るが、それならば現に高いところに住んでいて窓も開けられない成城ハイムの人々を何故救済しなかったのであろうか。本件において高架騒音の典型的被害者は、第一審でも指摘したが代々木上原の原告牧父子と成城ハイム1号棟の居住者等である。もとより、高架下になる低層住宅地の被害も著しい。高

架施設の圧迫感と目前にする駐車場等高架下の惨状（牧宅前等）は、人間的生存を維持することが出来ない程のものである。本件の違法性と損害を判断するうえで、高架騒音に対する適切な配慮を望んでやまない。

6 結び

本件訴訟は、提訴以来15年が経過しようとしている。連立事業が始まってから32年、関連訴訟が始まってから24年になる。まさに環境訴訟のロングランである。その代表ともいわれるようになった。多くの協力者によって裁判と運動が支えられたから、ここまで来たのである。協力者の方々はそれぞれにありがたいが、裁判をしている訳だから、理解、協力していただける裁判官に出会う時の喜びは格別である。学者、研究者でもあり、裁判官でもある人はいない訳ではないが、数は少ない。しかし、こういう方々の理解は深く、しかも実践的である。

本件のみならず行政訴訟の大法廷判決においてもご尽力頂いた園部逸夫の意見書の一部を引用させていただき、結びとする。

「4. さらに注目すべき大法廷判決は、小田急大法廷判決である。それは、行政法上の論点は別としても、本件騒音被害のような被害の特徴を初めて明確にしたということである。

従来、健康被害と生活環境被害とは次元の異なる異質なものとして位置づけられていた。「生活妨害」ととどまる限り差止は許されないかのような文脈にそれはよく現れていた。しかし、公衆衛生学等環境科学の分野は勿論社会通念、条理としても騒音の場合は分かり易いが、うるさいということが度重なればストレス過多になり、精神疾患に及んでいくことは明白である。同大法廷判決は、「生活環境の被害であっても継続、反復すれば、著しい被害になりかねない」として、健康と生活環境との有機的な関連を明確にした。この点は従前の環境公害訴訟判決の大きな革新であるばかりでなく、この判決の核心のひとつとい

うべきである。小田急大法廷判決は、行政訴訟におけるリーディングケースであるばかりでなく、本件のような環境公害訴訟のそれでもあることを特に留意すべきであろう。

5. 本件の損害は単なる鉄道公害ではなく、高架複々線連続立体交差事業の経過と結果による複合的なものである。しかしその指標は鉄道騒音とされている。騒音はまさにその被害が生活環境と健康に連なるものであることは、本件控訴審の田村、内山両名誉教授が紹介しているWHOの知見を見るだけで明らかである。騒音を損害の指標とする本件においてこそ、今述べた二つの大法廷判決において確認された原則、生活環境と健康は相連なる有機的関連を持つもので、これに係る被害者は救済されるべきこと、その際被害者に対しことさらな負担を求めないことを、裁判所は何よりもまず考えるべきであろう。

小田急沿線には騒音の被害者がたくさんいる。うるさい線路際に暮らす人々を私は何回も見ている。小田急は、被害者全員の戸別測定が必要であるかのようについて述べているが、田村明弘横浜国立大学名誉教授、内山巖雄京都大学名誉教授等、環境公害の代表的な専門家が述べている通り、戸別測定というものは所詮その時限りのデータであり、その騒音被害を代表して示すものではないことはすぐ分かる話である。のみならず、被害者一人一人にこのようなことを求めるのは、被害者救済等の法理からすれば見識不足も甚だしい。

「いわずもがななことであるが、原発をひくまでもなく、環境問題は深刻で測りがたい。私見を真摯に受け止めて頂ければ幸いである。」

以 上