副本

平成１８年(行ウ)第４６７号　都市計画道路事業認可処分差止等請求事件
原　告　　原田　学　ほか５２名
被　告　　東京都，国（処分をした行政庁：関東地方整備局長）

準　備　書　面　（1）

平成１９年1月２９日

東京地方裁判所　民事第２部　御中

被告国指定代理人　鈴　木　秀　雄
川　島　喜　弘
曽　我　高　佳
浮　田　信　治
宇　野　善　昌（代）
原　田　修　吾（代）
二　井　俊　充（代）
石　田　康　典（代）
西　岡　誠　治（代）

東　　智　徳（代）

田　所　和　弘（代）

大　森　繁　雄（代）

筒　井　祐　治（代）

須　賀　正　志（代）

須　藤　明　彦（代）

鈴　木　武　彦（代）

草　野　　勝（代）

福　田　邦　夫（代）

畑　中　なつ美（代）

新　屋　千　樹（代）

神　保　正　信（代）

松　澤　尚　利（代）

目　次

第１　はじめに　……………………………………………………………………1
第２　本件鉄道事業認可の経緯等　……………………………………………1
１　９号線都市計画について　……………………………………………1
(1)　昭和３９年決定　…………………………………………………1
(2)　昭和４５年変更　…………………………………………………3
(3)　昭和６０年変更　…………………………………………………3
(4)　平成２年変更　……………………………………………………4
(5)　平成５年変更　……………………………………………………4
(6)　平成１５年変更　…………………………………………………5
(7)　９号線都市計画の現況　…………………………………………6
２　本件鉄道事業認可について　……………………………………………7
第３　本件鉄道事業認可の適法性・有効性　……………………………8
１　都市計画事業認可の要件　………………………………………………8
２　申請手続が法令に違反しないこと　……………………………………9
３　事業の内容が都市計画に適合していること　…………………………9
４　事業施行期間が適切であること　………………………………………9
(1)　事業施行期間の適切性の要件の意義と司法審査の在り方　………9
ア　事業施行期間の適切性の要件の意義　……………………………9
イ　事業施行期間の適切性の要件適合性に関する司法審査の在り方　……10
(2)　本件鉄道事業の事業施行期間が適切であること　………………11
５　事業の施行に関して行政機関の免許，許可，認可等を必要とする場合においては，これらの処分がされることが確実であることの要件について　………11
６　小括　……………………………………………………………………12
第４　原告らの主張に対する反論　………………………………………12
１　訴状第２「２　本件都市計画事業の全貌」「(3)　本件連続立体交差事業と本件都市計画道路事業との関係」及び「６　本件連続立体交差事業と本件都市

計画道路事業（補助５４号線及び区画街路１０号線）の違法性の相互関係」に対する反論 ……12
２　訴状第２「５　本件連続立体交差事業の存在とその違法性」に対する反論 ……14
(1)　「(1)　他の事業区間（喜多見駅付近～梅ヶ丘駅付近）における連続立体交差事業の違法性を原因とする違法性」に対する反論 ……14
(2)　「(2)　本件事業区間（世田谷代田駅付近～東北沢駅付近）の連続立体交差事業に固有の違法性」に対する反論 ……16
ア　「ア　都市計画決定の対象地と本件連続立体交差事業申請における事業地表示の不一致を看過してなされた認可の違法」に対する反論 ……16
イ　「イ　本件連続立体交差事業による地表跡地の利用計画の策定未了にかかる違法」に対する反論 ……19
ウ　「ウ　隣接区間について高架式を前提とした計画的条件の設定の誤り」に対する反論 ……20
第５　結語 ……21

被告国は，本書面において，本件鉄道事業認可の適法性・有効性について明らかにする。

なお，略語等は，本書面において新たに用いるもののほか，従前の例による。

第１　はじめに

１　本件は，原告らが，国を被告として，訴状別紙事業目録２記載の事業（小田急線の代々木上原駅付近から梅ヶ丘駅付近までの区間を地下式により連続立体交差化を内容とする都市計画事業（本件鉄道事業）について，関東地方整備局長が，平成１６年３月２３日付けで施行者である相被告東京都に対して行った本件鉄道事業の認可処分（本件鉄道事業認可）の無効確認を求めるものである。

２　しかしながら，行政処分が無効であるというためには，当該処分に重大かつ明白な瑕疵がなければならず，ここにいう重大かつ明白な瑕疵とは，当該処分の要件の存在を肯定する処分庁の認定に重大明白な瑕疵がある場合を指すと解されている（最高裁昭和３０年１２月２６日第三小法廷判決・民集９巻１４号２０７０ページ，最高裁昭和３１年７月１８日大法廷判決・民集１０巻７号８９０ページ，最高裁昭和３４年９月２２日第三小法廷判決・民集１３巻１１号１４２６ページ，最高裁昭和３６年３月７日第三小法廷判決・民集１５巻３号３８１ページ）ところ，本件鉄道事業認可に何ら違法はないから，無効とされるべきものではない。

以下では，まず，本件鉄道事業認可の経緯等（本件鉄道事業認可の前提となる９号線都市計画及び本件鉄道事業認可の経緯等）について述べた上（第２），その適法性・有効性について明らかにするとともに（第３），原告らの主張に対し，必要と認める範囲で反論する（第４）。

第２　本件鉄道事業認可の経緯等

１　９号線都市計画について

(1)　昭和３９年決定

ア　建設大臣は，旧都市計画法（大正８年法律第３６号。以下「旧都計法」という。）３条に基づき，次の内容の都市計画（以下「９号線都市計画」という。）を決定し（以下「昭和３９年決定」という。），これを昭和３９年１２月１６日付け建設省告示第３３７９号により告示した。

９号線都市計画は，昭和３９年決定により，「東京都市計画高速鉄道」という都市計画に追加されたものである。

旧都計法３条２項は，「都市計画……ニ付テハ政令ノ定ムル所ニ依リ主務大臣之ヲ告示シ行政庁ヲシテ関係図書ヲ縦覧ニ供セシムベシ」と規定するところ，昭和３９年決定は，「東京都市計画高速鉄道を次のように変更し，及び追加する。その関係図書は，東京都庁に備え置いて縦覧に供する。」と告示されている（乙第４号証）。この告示に従って建設大臣が縦覧に供した関係図書は，計画書及び東京都市計画高速鉄道網図である（乙第５号証の１，２）。

建設大臣が縦覧に供した上記関係図書によれば，昭和３９年決定のうち９号線都市計画に係る内容は，次のとおりである。

(ｱ)　都市計画名称

東京都市計画高速鉄道第９号線

(ｲ)　起点

世田谷区喜多見町（喜多見駅付近）

(ｳ)　終点

葛飾区上千葉町（綾瀬駅付近）

(ｴ)　主な経過地

経堂駅，下北沢駅，原宿駅，神宮前，赤坂田町四丁目，国会議事堂前駅，霞ヶ関，丸ノ内三丁目，神田小川町一丁目，池の端七軒町，日暮里九丁目，町屋六丁目及び北千住駅各付近

(ｵ)　延長

３２．５キロメートル

(ｶ)　構造

地下式，嵩上式及び地表式の併用

イ　なお，昭和３９年決定は，小田急線代々木上原駅付近から梅ヶ丘駅付近（本件事業区間）の構造形式について，本件事業区間を含む小田急線の路線を複々線化するとともに，基本的に高架化することをその内容とするものである（乙第６号証，第７号証の１，２，第１０号証の１，２，第１１号証）。

ウ　昭和３９年決定は，旧都計法下で決定されたものであるが，昭和４３年６月１５日，新たに都市計画法（昭和４３年法律第１００号。以下「昭和４３年法」という。）が制定され，附則２項により旧法が廃止されるとともに，附則５項により必要な経過措置について定めた都市計画法施行法（昭和４３年法律第１０１号）２条に基づき，昭和４３年法下での都市計画とみなされることとされた。

(2)　昭和４５年変更

ア　東京都が，昭和４６年法律第８８号による改正前の都市計画法２１条に基づき行った変更（以下「昭和４５年変更」という。）の内容は，都市計画施設の区域につき，次のとおり追加ないし削除するものである（乙第８号証，第９号証の１，２，第１０号証の１，２）。

追加する部分	東京都渋谷区大山町，西原三丁目，上原一丁目，上原三丁目，元代々木町及び代々木五丁目地内
削除する部分	東京都渋谷区上原一丁目，上原三丁目及び代々木五丁目地内

イ　昭和４５年変更は，９号線都市計画のうち本件事業区間に対応する部分の変更は含んでいない。

(3)　昭和６０年変更

ア　東京都が，昭和６０年法律第９０号による改正前の都市計画法２１条に基づき行った変更（以下「昭和６０年変更」という。）の内容は，都市計

画施設の区域につき，次のとおり削除するものである（乙第１１，第１２号証，第１３号証の１ないし３）。

削除する部分　　世田谷区喜多見八丁目，喜多見九丁目，狛江市岩戸北一丁目，岩戸北二丁目，岩戸北三丁目及び岩戸北四丁目各地内

イ　狛江市については，都市高速鉄道第９号線として新たに都市計画決定（調布都市計画）し，小田急小田原線喜多見駅付近から和泉多摩川駅付近までの区間を複々線化，嵩上式として整備することとなった。これに伴い，隣接する東京都市計画である９号線都市計画を再検討することとなり，両都市計画の整合を図る必要が生じたため，昭和６０年変更は，既定の９号線都市計画から一部区域を削除するとともに，延長を変更（約３万２７１０メートルから約３万２１３０メートル）したものである。

ウ　なお，昭和６０年変更も，９号線都市計画のうち本件事業区間に対応する部分の変更は含んでいない。

(4)　平成２年変更

ア　東京都が平成２年法律第６１号による改正前の都市計画法２１条に基づき行った変更（以下「平成２年変更」という。）の内容は，都市計画施設の区域につき，次のとおり追加するものである（乙第１４，第１５号証，第１６号証の１ないし３）。

追加する部分　　世田谷区喜多見九丁目地内

イ　平成２年変更は，小田急小田原線の適切な運行を確保する目的で世田谷区喜多見九丁目内に車庫を設置することに伴う一部区域の追加を内容としたものである。

ウ　なお，平成２年変更も，９号線都市計画のうち本件事業区間に対応する部分の変更は含んでいない。

(5)　平成５年変更

ア　東京都が平成５年法律第７２号による改正前の都市計画法２１条に基づ

き行った変更（以下「平成５年変更」という。）の内容は，都市計画施設の区域につき，次のとおり追加，削除し，一部区域につき構造形式を変更するものである（乙第１７，第１８号証，第１９号証の１ないし３）。

追加する部分　　世田谷区祖師谷一丁目，祖師谷三丁目，砧六丁目，砧八丁目，船橋一丁目，桜丘二丁目，経堂二丁目，経堂三丁目，経堂四丁目，宮坂二丁目，宮坂三丁目，豪徳寺一丁目及び梅丘一丁目各地内

削除する部分　　世田谷区祖師谷一丁目，砧六丁目，桜丘二丁目，桜丘五丁目，船橋一丁目，経堂一丁目，経堂二丁目，経堂四丁目，経堂五丁目，宮坂二丁目，豪徳寺一丁目及び梅丘一丁目各地内

変更する部分　　世田谷区成城二丁目，成城三丁目，成城四丁目，成城五丁目及び成城六丁目各地内

イ　すなわち，平成５年変更は，既定の９号線都市計画を，次の３点において変更するものである。

①　世田谷区成城四丁目から世田谷区成城六丁目までの区間につき，構造形式を地表式から掘割式に変更する。

②　世田谷区祖師谷三丁目から世田谷区梅丘一丁目までの区間につき，一部区域の変更を行う。

③　成城学園前駅，祖師谷大蔵駅，千歳船橋駅，経堂駅，豪徳寺駅及び梅ヶ丘駅について，エスカレーターを設置するなどのため，幅員を拡幅し，都市計画施設の区域の追加を行う。

ウ　なお，平成５年変更も，９号線都市計画のうち本件事業区間に対応する部分の変更は含んでいない。

(6)　平成１５年変更

ア　東京都が平成１５年法律第１０１号による改正前の都市計画法２１条に基づき行った変更（以下「平成１５年変更」という。）の内容は，都市計

画施設の区域につき，次のとおり変更し，一部区域につき構造形式を変更するものである（乙第２０，第２１号証）。

変更する部分　　世田谷区代田五丁目，北沢二丁目及び北沢三丁目各地内

イ　すなわち，平成１５年変更は，既定の９号線都市計画を，次の３点において変更するものである。

①　世田谷区代田三丁目から渋谷区上原三丁目までの区間につき，構造形式を地表式・嵩上式から地下式に変更するほか，延長を変更する。

②　世田谷区代田三丁目から渋谷区上原三丁目までの区間につき，一部区域の変更を行う。

③　世田谷代田駅，下北沢駅及び東北沢駅について，幅員を変更し，都市計画施設の区域の変更を行う。

(7)　９号線都市計画の現況

以上のとおり，９号線都市計画の内容は，昭和３９年決定，昭和４５年変更，昭和６０年変更，平成２年変更、平成５年変更及び平成１５年変更を経て，下記のとおりとなっている（乙第２２号証の１ないし３）。

ア　起点

世田谷区喜多見九丁目

イ　終点

足立区綾瀬三丁目

ウ　主な経過地

世田谷区桜丘二丁目，豪徳寺一丁目及び北沢二丁目，渋谷区上原一丁目，代々木神園町及び神宮前一丁目，港区南青山四丁目及び赤坂五丁目，千代田区霞が関一丁目，大手町一丁目及び神田駿河台四丁目，文京区千駄木三丁目，荒川区西日暮里五丁目並びに足立区千住二丁目

エ　延長

約3万２１３０メートル

オ　構造

世田谷区喜多見九丁目～成城四丁目	約６２０メートル	嵩上式
世田谷区成城四丁目～成城六丁目	約８３０メートル	掘割式
世田谷区成城六丁目～代田三丁目	約５３２０メートル	嵩上式
世田谷区代田三丁目～渋谷区上原三丁目	約１９７０メートル	地下式
渋谷区上原三丁目～元代々木町	約１０２０メートル	嵩上式
渋谷区元代々木町～元代々木町	約１９０メートル	地表式
渋谷区元代々木町～足立区千住旭町	約１９０２０メートル	地下式
足立区千住旭町～千住旭町	約２３０メートル	地表式
足立区千住旭町～綾瀬三丁目	約２９３０メートル	嵩上式

2　本件鉄道事業認可について

⑴　東京都は，平成１６年２月２日，平成１６年法律第３５号による改正前の都市計画法５９条２項に基づき，関東地方整備局長に対し，都市計画決定された延長約３万２１３０メートルのうち２０４６メートル（本件事業区間）について，平成２６年３月３１日までの期間において整備する旨の事業計画の認可申請をした（乙第２３号証）。

⑵　関東地方整備局長は，平成１６年３月１８日，これを認可し（乙第２４号証），同年３月２３日に告示した（乙第２５号証）。

⑶　本件鉄道事業は，東京都を施行者とする，９号線都市計画を具体的に実現する都市計画事業であって，そのうち本件の対象となるのは，小田急小田原線代々木上原駅付近から梅ヶ丘駅付近までの区間（本件事業区間）において，地下式により既設線の連続立体交差化を行うことを内容とする事業である。

なお，同区間の複々線化部分（線増部分）については，小田急電鉄株式会社（以下「小田急電鉄」という。）が，鉄道事業法に基づき，鉄道施設の変更として実施するものであって，都市計画事業ではない。これは，既設線を連続立体交差化する事業は，踏切を除去することによって，鉄道で分断された市街地の一体化を図ることを目的とした街路事業であり，街づくりの観点

から地方公共団体が施行すべき都市計画事業であることから，東京都が施行者となって施行するのに対し，複々線化を内容とする事業は，線路を増設することにより輸送力の増強を図ることを目的とした鉄道事業であり，鉄道事業者の本来的な事業であるため，鉄道事業者である小田急電鉄において施行することとされたことによるものである。

第３　本件鉄道事業認可の適法性・有効性

１　都市計画事業認可の要件

⑴　上記のとおり，本件鉄道事業の施行者は東京都であるところ，都道府県が都市計画事業を行う場合には，国土交通大臣の認可を受けなければならないものとされている（平成１６年法律第３５号による改正前の都市計画法（以下「法」という。）５９条２項，６０条本文)。

⑵　この事業認可の手続については，都市計画事業の認可の規定，すなわち，法５９条６項，６０条，６１条及び６２条によるところ，法６１条は，都市計画事業の認可をする要件として，

①　認可の申請手続が法令に違反しないこと

②　事業の内容が都市計画に適合し，かつ，事業施行期間が適切であること

③　事業の施行に関して行政機関の免許，許可，認可等を必要とする場合においては，これらの処分がされることが確実であること

の各要件を定めている。

なお，上記認可の権限については，法８５条の２，都市計画法施行規則５９条の３第１項３号により，地方整備局長に委任されている。

⑶　したがって，東京都は，本件都市計画事業を行うに当たり，関東地方整備局長に対し，法６０条所定の認可申請をしなければならず，これを受けて，関東地方整備局長は，法６１条所定の要件に基づき，認可するか否かを判断し，認可をしたときには，法６２条所定の告示等の手続を行うこととなる。

(4) 本件鉄道事業認可についても，上記各法条に基づく都市計画事業の認可として行われたものであるところ，以下においては，これらが上記法条所定の上記①ないし③の要件に適合し，適法・有効であることについて述べることとする。

2　申請手続が法令に違反しないこと

東京都は，平成１６年２月２日，関東地方整備局長に対し，法５９条に基づき，本件鉄道事業認可の申請をし，その際，申請書に施行者の名称，都市計画事業の種類，事業計画など法６０条１項各号が規定する必要事項を記載し，同条２項各号に規定する事項を事業計画に定め，同条３項が規定する書類を添付した上でこれを提出している（乙第２３号証)。

したがって，上記申請手続には何ら法令違反は認められない。

3　事業の内容が都市計画に適合していること

(1) 本件鉄道事業の前提となる９号線都市計画の内容は，総括図，計画図及び計画書によって表示されるところ（法１４条１項)，計画書には，都市施設の種類，名称，位置及び区域，その他政令で定める事項として鉄道の場合，構造が定められる（法施行令６条１項４号)。

(2) 関東地方整備局長は，本件の都市計画施設である都市高速鉄道９号線の位置及び区域については，上記計画図と「事業地を表示する図書」（法６０条３項１号）として申請書に添付された位置図及び平面図を照合し，また，種別及び構造については，上記計画書と「設計の概要を表示する図書」（同項２号）として申請書に添付された設計概要図を照合して，本件鉄道事業の内容が９号線都市計画と齟齬しないことを確認した。

(3) 以上のように，本件鉄道事業の内容は，９号線都市計画に適合しているのであるから，この点において本件鉄道事業認可に何ら瑕疵はない。

4　事業施行期間が適切であること

(1)　事業施行期間の適切性の要件の意義と司法審査の在り方

ア　事業施行期間の適切性の要件の意義

法６１条１号は，「事業施行期間が適切であること」を事業計画の認可の要件としている。同条項の趣旨は，事業施行期間が，事業認可によって事業者に付与された事業施行権（収用権等）の存続期間であることから，当該期間内に事業完了を見込めるか否かを確認するとともに，他面において，事業施行期間中は，同法６９条以下に規定する土地等の収用等，同法６５条に規定する建築等の制限，同法６７条に規定する先買い権など一定の法律効果が生じることとなるため，事業地内の不動産に権利を有する者の法的地位を長期間不安定にすることのないよう事業施行期間が事業の実現に当たって不必要に長いものでないかを事業地の面積や設計の概要，資金計画等を踏まえて確認することにある。

したがって，事業施行期間は，事業の完了を見込める期間でなければならない反面，不必要に長いものであってはならず，施行期間として相当なものであることを要する。

もっとも，事業の完了の見通しは将来の予測に係る事項であるため，事業施行をめぐる諸事情の変化により，当初の事業認可時の事業施行期間で事業が完了しない場合も当然あり得る。同法６３条は，このような場合の措置として，都道府県が事業計画の変更の認可を国土交通大臣に求め，事業施行期間を延長できることを規定している。したがって，事業施行期間で事業完了見込みを確認するといっても，将来，必要に応じ，同条の変更により弾力的な取扱いをすべきことが当然予定されているものである。

イ　事業施行期間の適切性の要件適合性に関する司法審査の在り方

法６１条１号の事業施行期間の適切性の要件に適合するか否かは，①同号が「適切」という抽象的な文言で規定しているにすぎないこと，②事業施行期間の適切性は，当該事業の規模，事業地の面積，設計の概要，事業地の取得ないし利用の難易など様々な事項を考慮し，これらを総合して事業の完了見込みという将来予測をするものであり，政策的，技術的な裁量を必要とする事項であること，③前述のとおり，都市計画法は，厳密な事

業完了見込みの確認までは要求しておらず，事業施行期間の適切性を相当幅のある概念としてとらえていると解されること，以上の点からみて，具体的にどの程度の期間が事業施行期間として適切であるかは，国土交通大臣から権限の委任を受けた関東地方整備局長の広範な裁量権の行使にゆだねられているというべきである。

したがって，申請に係る事業施行期間が適切であるとした関東地方整備局長の判断は，関東地方整備局長がその広範な裁量権の範囲を逸脱し，あるいはこれを濫用したと認められる場合に限って違法となると解するのが相当である。

(2)　本件鉄道事業の事業施行期間が適切であること

ア　本件鉄道事業認可の申請は，同申請時において，都市計画事業として当該工事を完成させるための事業期間を確保することを目的として行われたものである。

東京都は，本件鉄道事業の事業施行期間を平成２６年３月３１日までとして申請したところ，関東地方整備局長は，本件鉄道事業の事業地については小田急電鉄株式会社の所有する土地であること，本件鉄道事業は，２０４６メートルにわたって，在来線を地下化するため，開削工法，シールド工法を用いるなどして所要の工事を施工する必要があり，事業認可申請時の施工予定に照らして，工事の設計施工に必要な期間であり，事業認可申請における事業施行期間内に工事の完了が可能であること等の諸事情を総合的に勘案して，上記申請に係る事業施行期間内に９号線都市計画事業が完了することが合理的に見込まれたことから，上記申請における事業施行期間を適切なものと判断したものである。

イ　以上からすれば，本件鉄道事業認可の申請に係る事業施行期間は，当該事業の完了を合理的に見込める期間であるというべきであるから，関東地方整備局長がこれを適切であると判断して事業認可を行ったことに裁量権の範囲の逸脱・濫用がないことは明らかである。したがって,，この点に

おいても本件鉄道事業認可に瑕疵はない。

5　事業の施行に関して行政機関の免許，許可，認可等を必要とする場合においては，これらの処分がされることが確実であることの要件について

都市計画事業の施行者である東京都は，本件鉄道事業の施行に当たり，行政機関の免許，許可，認可等の処分を特に必要としないから，かかる要件を充足する必要はない。

6　小括

以上のとおり，本件鉄道事業認可は，法６１条の要件を充足するものであって，適法であり，何ら瑕疵はないから，無効とされる余地はない。したがって，この限りにおいて，原告らの被告国に対する請求は理由がないというべきである。

第４　原告らの主張に対する反論

１　訴状第２「２　本件都市計画事業の全貌」「(3)　本件連続立体交差事業と本件都市計画道路事業との関係」及び「６　本件連続立体交差事業と本件都市計画道路事業（補助５４号線及び区画街路１０号線）の違法性の相互関係」に対する反論

(1)　原告らは，「本件連続立体交差化事業と本件都市計画道路補助５４号線事業及び区画街路１０号線事業は、形式上は、別個の都市計画事業として施行されることになっているが、下北沢駅とその周辺鉄道の地下化と地上の鉄道施設の撤去後の土地の道路化及び駅前広場としての利用、そして鉄道と立体交差する都市計画道路の新設は、すべてが包括して一つの事業として計画され実施されるものであって、実体として、また法的意味においても一体の事業である。それゆえ、本件連続立体交差事業と本件都市計画道路補助５４号線事業及び区画街路１０号線事業それぞれ固有の違法性は、実体としてまた法的に一体をなす本件事業全体の違法性となり、形式上格別の事業とされている他の事業をも違法とする関係がある。」（訴状５７ページ）とし，都市

計画道路補助５４号線事業及び区画街路１０号線事業（以下「別件道路事業」という。）と本件鉄道事業が一体のものであり，前者の瑕疵は当然に後者の瑕疵となる旨主張する。

(2) しかしながら，本件鉄道事業は，別件道路事業とは全く別個の都市計画を基礎とする都市計画事業であって，これらの事業認可も当然それぞれ別個の行政処分であるから，各事業認可の取消しを求める違法事由が一体であるということにはならない。

この点，小田急線の喜多見駅付近から梅ヶ丘駅付近までの区間の連続立体交差化を内容とする都市計画事業（以下，「別件鉄道事業」という。）と付属街路の都市計画事業との関係についてではあるが，東京高等裁判所平成１５年１２月１８日判決（判例地方自治２４９号４６ページ）は，「本件各付属街路事業に係る付属街路は，本件各付属街路都市計画において，小田急線の高架化を図る上で環境に配慮し日照条例に準じて環境側道としてその設置が計画されたものであり，その計画を実施する本件各付属街路事業は，いわば鉄道の高架化を図る９号線都市計画に係る本件鉄道事業（引用者注：別件鉄道事業）の適切性を環境面から支える従たる性質を有しており，両事業が相互に密接な関係にあることは否定できない。しかし，そのような性質，相互関係が，直ちに，その取消しを求める原告適格との関係で，両事業の認可を一体的に考えるべき理由となるものではない。」と判示している。

また，その上告審である最高裁平成１７年大法廷判決も，別件鉄道事業と付属街路の鉄道事業について，「本件各付属街路事業に係る付属街路は，本件各付属街路都市計画において，小田急線の高架化を図る上で環境に配慮し日照条例に準じて環境側道としてその設置が計画されたものであり，その計画を実施する本件各付属街路事業は，いわば鉄道の高架化を図る９号線都市計画に係る本件鉄道事業（引用者注：別件鉄道事業）の適切性を環境面から支える従たる性質を有しており，両事業が相互に密接な関係にあることは否定できない。しかし，そのような性質，相互関係が，直ちに，その取消しを

求める原告適格との関係で，両事業の認可を一体的に考えるべき理由となるものではない。」（同判決１２ページ）と判示しているところである

以上の理は，原告適格との関係で説示されたものであるが，原告適格は，行政処分の取消しを求めるにつき法律上の利益を有する者に認められるものであるから，原告適格の判断と違法性の判断（取消事由・無効事由の有無）とを切り離して考えることは相当ではない（最高裁平成１７年大法廷判決における今井功裁判官の補足意見参照）。したがって，上記判例の判示内容は，本件鉄道事業の違法事由と別件道路事業の違法事由との関係にも妥当するというべきである。

よって，原告らの上記主張は失当である。

２　訴状第２「５　本件連続立体交差事業の存在とその違法性」に対する反論

(1)　「(1)　他の事業区間（喜多見駅付近～梅ヶ丘駅付近）における連続立体交差事業の違法性を原因とする違法性」に対する反論

ア　原告らは，「本件事業区間（梅ヶ丘付近～代々木上原駅付近）の連続立体交差事業は他の事業区間（喜多見駅付近～梅ヶ丘駅付近）の連続立体交差事業と一体不可分なのである。」，「他の事業区間（喜多見駅付近～梅ヶ丘駅付近）の連続立体交差化事業に対する事業認可が違法で，取り消しを免れないことは，東京地裁平成１３年１０月３日判決（藤山判決）が詳細に認定したとおりである。」とした上で，「本件事業区間（梅ヶ丘駅付近～代々木上原駅付近）の連続立体交差事業と一体不可分な他の事業区間（喜多見駅付近～梅ヶ丘駅付近）の連続立体交差事業が重大な瑕疵を帯び、その事実が一層明らかとなっている今日、この重大な瑕疵について何らの検討、見直しをすることなく、これを所与の前提として漫然と行われた本件事業区間（梅ヶ丘駅付近～代々木上原駅付近）の連続立体交差事業も同様に重大な瑕疵を帯び、違法というべきである。」とし，別件鉄道事業と本件鉄道事業が一体であり，前者の瑕疵が当然に後者の瑕疵となる旨主張する（訴状４９ないし５３ページ）。

イ　原告らの上記主張の眼目は，９号線都市計画の違法をいうにあるが，この点について，原告らの引用する東京地方裁判所平成１３年１０月３日判決（判例時報１７６４号３ページ）の上告審である最高裁平成１８年１１月２日第一小法廷判決（裁判所時報１４２３号２ページ。以下「最高裁平成１８年判決」という。）は，「都市計画法（平成４年第８２号による改正前のもの。以下同じ。）は，都市計画事業認可の基準の一つとして，事業の内容が都市計画に適合することを掲げているから（６１条），都市計画事業認可が適法であるためには，その前提となる都市計画が適法であることが必要である。」，「都市計画法は，都市計画について，健康で文化的な都市生活及び機能的な都市活動を確保すべきこと等の基本理念の下で（２条），都市施設の整備に関する事項で当該都市の健全な発展と秩序ある整備を図るため必要なものを一体的かつ総合的に定めなければならず，当該都市施設について公害防止計画が定められているときは当該公害防止計画に適合したものでなければならないとし（１３条１項柱書き），都市施設について，土地利用，交通等の現状及び将来の見通しを勘案して，適切な規模で必要な位置に配置することにより，円滑な都市活動を確保し，良好な都市環境を保持するように定めることとしているところ（同項５号），このような基準に従って都市施設の規模，配置等に関する事項を定めるに当たっては，当該都市施設に関する諸般の事情を総合的に考慮した上で，政策的，技術的な見地から判断することが不可欠であるといわざるを得ない。そうすると，このような判断判断は，これを決定する行政庁の広範な裁量にゆだねられているというべきであって，裁判所が都市施設に関する都市計画の決定又は変更の内容の適否を審査するに当たっては，当該決定又は変更が裁量権の行使としてされたことを前提として，その基礎とされた重要な事実に誤認があること等により重要な事実の基礎を欠くこととなる場合，又は，事実に対する評価が明らかに合理性を欠くこと，判断の過程において考慮すべき事情を考慮しないこと等によりその内容が社

会通念に照らし著しく妥当性を欠くものと認められる場合に限り，裁量権の範囲を逸脱し又はこれを濫用したものとして違法となるとすべきものと解するのが相当である。」「以上の見地に立って検討するに，前記事実関係の下においては，平成５年決定（引用者注：小田急線喜多見駅付近から梅ヶ丘駅付近までの区間について，成城学園前駅付近を掘割式とするほかは高架式を採用し，鉄道と交差する道路とを連続的に立体交差化する決定。最高裁平成１８年判決の引用部分については以下同じ）が本件高架式を採用した点において裁量権の範囲を逸脱し又はこれを濫用したものとして違法となるとはいえないと解される。」「平成５年決定が本件高架式を採用した点において裁量権の範囲を逸脱し又はこれを濫用したものとして違法となるということはできないから，これを基礎としてされた本件鉄道事業認可（引用者注：別件鉄道事業の認可）が違法となるということもできない」と判示しているところである。

また，最高裁平成１８年判決は，平成５年決定が高架式を採用したことによる別件鉄道事業認可に違法がないとしたほか，「原審の適法に確定した事実関係の下においては，本件鉄道事業認可について，その余の所論に係る違法は認められない。」と判示するなどし，「上告人らによる本件鉄道事業認可の取消請求は棄却すべきこととなる」が，不利益変更となることから，原判決の結論を維持して上告を棄却することとしたのである。

以上のような最高裁平成１８年判決の判示内容に照らしてみても,，別件鉄道事業に瑕疵がないことは明らかであって，原告らの主張はその前提を欠き，失当というべきである。

(2)　「(2)　本件事業区間（世田谷代田駅付近～東北沢駅付近）の連続立体交差事業に固有の違法性」に対する反論

ア　「ア　都市計画決定の対象地と本件連続立体交差事業申請における事業地表示の不一致を看過してなされた認可の違法」に対する反論

(ア)　原告らは，「都市計画法は、事業認可の要件のひとつとして事業内容

が都市計画に適合していることを掲げ（法６１条１号)、事業地を表示する図面を認可申請書の添付書類としている（法６０条３項１号)。つまり、認可申請にかかる事業地の範囲は都市計画におけるそれと一致することを要する」にもかかわらず，「平成１６年３月２３日の本件区間にかかる連続立体交差事業の認可（関東地方整備局告示第７６号）を得た認可申請において事業地として示された範囲は、上記都市計画変更決定の対象地のほぼ２分の１に当たる鉄道の複線分に相当する用地の範囲にすぎない。」から，本件鉄道事業認可は，「本件事業認可申請書中の事業地の範囲が都市計画決定と大きく一致していないにもかかわらず、これを看過してなされた」ものであって，「都市計画法６０条１号に反する重大な瑕疵を有し、違法・無効である。」と主張する（訴状５３，５４ページ)。

(ｲ) しかしながら，法６１条１号の「都市計画に適合する」とは，内容的に矛盾しないという意味であり，同号にいう「都市計画と適合」するというのも，都市計画事業の内容が都市計画に沿い，これと矛盾なく両立することを意味するものであって，都市計画事業の内容が都市計画と完全に一致する必要はないと解される。

すなわち，都市計画法を通覧しても，「適合する」という文言は，「一致する」という意味には使用されていない（法１３条１項柱書き後段，１５条３項，４項，３３条１項柱書き，同条１項４号，５４条柱書き参照)。最高裁判所平成１１年１１月２５日第一小法廷判決（判例時報１６９８号６６ページ）は，法１３条１項柱書き後段の「都市計画が公害防止計画と適合」の意義について，都市計画が健康で文化的な都市生活を確保することを基本理念とすべきであること等にかんがみ都市計画が公害防止計画の妨げとならないようにすることを規定したものであると判示している。このように，都市計画法にいう「適合する」という文言は，内容的に矛盾しないという意味であり，「完全に一致する」と

いう意味でないことは明らかである。

したがって，法６１条１号にいう都市計画との適合も，事業の内容が都市計画に沿っていることを求めているにとどまるものであり，都市計画において決定された本件事業のすべてが都市計画事業に含まれることが要求されているわけではない。

(ｳ) また，法は，都市計画決定の一部のみについて都市計画事業を実施することを許容している上，都市計画事業によることなく，都市計画施設の整備事業を実施することも許容しているのであるから，本件事業の整備が都市計画事業として実施されなくとも何ら問題はない。

すなわち，都市計画は，将来における都市施設の整備や市街地開発事業を行うこと等についての計画であるのに対し，都市計画事業は，都市施設に関する都市計画と市街地開発事業に関する都市計画を具体的に実現していくための事業である。

例えば，「都市高速鉄道」の場合，都市高速鉄道の都市計画決定においては，都市施設の種類，名称，位置，区域及び構造（嵩上式，地下式，掘割式又は地表式の別及び地表式の構造の区間において鉄道又は自動車専用道路若しくは幹線街路と交差するときは立体交差又は平面交差の別）が定められる（法１１条２項，都市計画法施行令６条，都市計画法施行規則７条６号）。そして，都市計画事業は，事業者が都市計画決定の内容を実現する都市計画事業を行う場合に，法５９条１項又は２項に規定されている者の認可を受けて当該事業を遂行するのであり，事業認可申請書では，都市計画を更に具体化した内容を事業計画として定めるものである（法６０条１項３号，２項）。

このように，都市計画事業は，その前提となる都市計画を踏まえて，これを具体化するものである。

(ｴ) そして，法は，都市計画事業を都市計画施設の整備を実現するための一つの手法として認めたものであって，それ以外の公物管理法等によっ

て都市計画施設の整備事業を実施することも許容している。

したがって，都市計画施設のすべてが都市計画事業によって実現されるわけではない。

すなわち，法は，第２章において，都市計画の内容及びその決定手続を定め，第４章において，都市施設に関する都市計画又は市街地開発事業に関する都市計画を実現する一手法として都市計画事業を定めているが（三橋壮吉・改訂都市計画法３３２ページ参照），法５９条以下は，都市計画事業に関する手続等について定めるのみであり，都市施設の整備に関する事業等を専ら都市計画事業として施行しなければならない旨の規定を全く設けていない。

他方，個別法規の中には，都市施設の整備に関する事業及び市街地開発事業を，都市計画事業として施行する旨の明文の規定を設けていることがある。例えば，法１１条１項１０号の「流通業務団地」に関する流通業務市街地の整備に関する法律（昭和４１年法律第１１０号）９条や，法１２条１項１号の「土地区画整理法による土地区画整理事業」に関する土地区画整理法（昭和２９年法律第１１９号）３条の４第１項がその例である。このような個別法規の規定は，法が，都市計画を事業化する方法として，同法に基づく都市計画事業以外の事業によることを許容していることにかんがみ，特に当該事業を都市計画事業として施行する場合について，その旨の明文規定を設けたものである。

この点，「都市高速鉄道」に係る都市計画を実現する事業に関し，同法には「都市計画事業として施行する」旨の明文規定はない。

以上のとおり，法上，都市計画施設の整備に関する事業等を専ら都市計画事業として施行しなければならない旨の規定は存在せず，当該事業を都市計画事業として施行しなければならない場合については，各個別法によって明文規定が設けられているのであるから，各個別法による明文規定が存在しない限り，都市計画事業として整備を行うか否かは，事

業実施者の判断によるのであって，都市計画施設がすべて都市計画事業により整備されるわけではないのである。

(ｵ) よって，原告らの主張は，前提において誤りがあるものであるから失当である。そして，上記第３の３において詳述したとおり，本件鉄道事業の内容は，都市計画と矛盾なく両立するものであるから，都市計画に適合するものと認めるのが相当であって，この点に関し，本件鉄道事業認可には何ら違法な点は認められないというべきである。

イ 「イ 本件連続立体交差事業による地表跡地の利用計画の策定未了にかかる違法」に対する反論

(ｱ) 原告らは，建運協定，細目協定，調査要綱に規定された事項は法規範性を有するとし，建運協定や調査要綱において，事業施行者と鉄道事業者が連続立体交差事業によって生じた高架下利用についてあらかじめ協議すべきと定められていることから，本件鉄道事業について，鉄道跡地利用についてもあらかじめ協議しなければならないにもかかわらず，「本件連続立体交差事業認可申請に関しては、今日まで地表の鉄道跡地利用について計画がされている区域は区画街路１０号線が計画されている事業地の範囲に留まり、その余の鉄道跡地の具体的な利用については現在まで未定であり、少なくとも明らかになっていない。このように本件連続立体交差事業認可申請が連続立体交差事業の規範である建運協定や調査要綱に反してなされているにもかかわらず、これを看過してなされた本件事業認可申請は重大な瑕疵を有し、違法・無効である。」などと主張する（訴状５４，５５ページ）。

(ｲ) しかしながら，建運協定は，連続立体交差化に関する都市計画事業施行者と鉄・軌道事業者との間の費用負担等について統一的な指導基準を設けるため、都市計画を所管する建設省と鉄道事業を所管する運輸省との間に締結された行政組織間の協定であり，法律の委任に基づいて定められたものではない。そうすると，建運協定自体は，行政組織間の内部

規範であって，権利義務を及ぼすものではなく，法規範性を有するものとはいえない。したがって，かかる性質を有する協定を前提として本件事業認可の違法無効をいう原告らの主張が失当であることは明らかである。

ウ　「ウ　隣接区間について高架式を前提とした計画的条件の設定の誤り」に対する反論

(ア)　原告らは，代々木上原駅地域が高架式であることを前提とする点においても計画的条件の設定に誤りがあるとして，「本件事業区間（梅ヶ丘駅付近〜代々木上原駅付近）の連続立体交差事業に限っても、上記のような計画的条件の設定に誤りがあり、沿線住民の騒音・振動等の被害、事業施行期間の短期化、事業費の節約といった本来考慮すべき要素について十分な検討を行っていない本件事業区間（梅ヶ丘駅付近〜代々木上原駅付近）の連続立体交差事業に対する事業認可は重大な違法を有するというべきである。なお、都市高速鉄道第９号線は小田急小田原線の代々木上原駅から新宿駅の区間を対象とするものではないが、小田急小田原線の混雑緩和という目的を達するためには、将来的には代々木上原駅から新宿駅の区間の複々線化をも視野に入れざるを得ないところである。その場合、同区間の地理的位置、現状を踏まえれば、地下式以外に合理的な手法はない。その意味でも、代々木上原駅を高架式として維持することを前提とした本件事業区間（梅ヶ丘駅付近〜代々木上原駅付近）の連続立体交差事業に対する認可は重大な瑕疵を有するといえる。」と主張する（訴状５６，５７ページ）。

(イ)　この点，代々木上原駅付近を含む東北沢駅付近から代々木八幡駅付近までの区間については，昭和５３年３月までに，その高架化（一部地表式）の整備を行った区間であり，代々木上原駅の高架化は，本件鉄道事業の内容には含まれていない。

この点をおくとしても，原告らの主張は，代々木上原駅を高架式とし

て維持することを前提とした本件事業区間の地下式による連続立体高架化が，いかなる理由で，原告らのいかなる法律上の利益を侵害することになるというのか，全く判然とせず，その限りにおいて，主張自体失当というほかない。

第５　結語

以上のとおり，本件鉄道事業認可は適法であり，何ら瑕疵はないことは明らかである。したがって，答弁書で詳述した原告適格の点をおくとしても，本件鉄道事業認可の無効確認を求める原告らの主張はいずれも失当といわざるを得ないから，原告らの請求はいずれも速やかに棄却されるべきである。