

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

平成19年(行ウ)第224号 都市計画道路事業認可処分差止等請求事件

平成20年(行ウ)第108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105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(10)

平成23年4月14日

東京地方裁判所民事第2部 御中

被告国指定代理人

今 井

学



大 口 紋

世



佐 藤 昌

永



前 畑 聡

子



横 山 征

成



角 野 浩

之



澤 田 道











雄



酒 井 達

郎



中	村	英	夫	
新	屋	千	樹	
金	子	清	貴	
本	橋	浩	行	
山	田	大	輔	
北	間	美	穂	
有	馬	正	吾	
山	岸		孝	
中	西	賢	也	
渡	邊		稔	

被告国は、9号線都市計画における昭和39年決定及びその後の変更決定について、その内容等について整理して主張する。

なお、略称等については、本準備書面において新たに用いるもののほかは従前の例による。

第1 9号線都市計画の内容について

- 1 9号線都市計画は昭和39年に旧都計法下で決定されたものであるが、昭和43年に現行の都市計画法（昭和43年法）が制定され、都市計画法施行法2条の規定により、昭和43年法による都市計画とみなされ、その後、同計画は、昭和45年変更、昭和60年変更、平成2年変更、平成5年変更、平成15年変更の各変更決定を経た。
- 2 都市計画法は、都市計画につき、国土交通省令で定めるところにより、総括図、計画図、計画書によって表示するものとし（14条1項）、都市計画決定ないし変更したときは、都道府県等はその旨を告示し、14条1項で定める図書の写しを国土交通大臣等に送付し、同文書又はその写しを当該都道府県等の事務所において公衆の縦覧に供しなければならない旨規定している（20条1項、2項、21条2項）。したがって、当該都市計画決定の内容は、都市計画決定の告示文、総括図、計画図及び計画書によって特定できる。

また、同法は、都市計画決定をする場合は、都道府県都市計画審議会の議を経なければならない（18条1項、21条2項）としていることから、都道府県都市計画審議会への付議資料や議事録も、都市計画決定の内容を解釈する上での参考資料となる。

なお、昭和39年決定当時の旧都計法では、現行の都市計画法におけるような都市計画決定の告示の制度はなく、図書等の縦覧制度もなかったが、都市計画について都市計画審議会の議を経ることが義務づけられており（3条）、告示も任意的にしていた。

したがって、旧法下における都市計画の内容を把握するに当たっては、都市計画審議会への付議資料及び議事録や、告示文が参考資料となる。

第2 昭和39年決定及びその後の変更決定について

1 昭和39年決定について

(1) 9号線都市計画は、被告国準備書面(1)第2ア(2及び3ページ)において述べたとおり、「東京都市計画高速鉄道」という都市計画に、昭和39年決定により追加されたものである。

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。」と告示されており(乙第4号証)、同告示に従って、建設大臣が縦覧に供した関係図書の内容、すなわち計画書及び東京都市高速鉄道網図(乙第5号証の1及び2)が昭和39年決定の告示された内容ということになる。

東京都市計画高速鉄道網図をみると、9号線都市計画の構造につき、喜多見駅付近から代々木八幡駅付近までの区間は、高架又は地平区間を示す波線で表示されているのであるから、9号線都市計画のうち、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は、高架又は地平と決定されていたことは明らかである。なお、縦覧された乙第5号証の2の凡例欄の「高架または地平区間」との記載については、図面に紙片を貼付する形で記載された外形があるが、原告らが主張するように、縦覧後にかかる文字が書き加えられたものであるとか、乙第5号証の2の図面がねつ造等された(原告らの平成23年1月19日付け準備書面34(以下「原告ら準備書面34」という)・4ページ)などといった事実は認められない。

(2) 本事業区間を含む喜多見駅付近から代々木八幡駅付近までの区間の構造形式が、昭和39年決定において、地形に応じて高架又は地平とするものと決定されていたことは、以下に述べるとおり、これまでに提出した証拠及

び事実関係からも明らかである。

ア 昭和39年決定時における東京都市計画地方審議会の議事録（乙第7号証の2）中で、本件事業区間を含む喜多見駅付近から代々木八幡駅付近までの区間の構造の形式について、地形に応じて高架又は地平とするという点の説明がされている（被告国の平成23年1月19日付け準備書面(9)4及び5ページ）。

なお、原告らは、乙第7号証の2に係る議事録についても、「「平地を」という文字は、議事録の体裁から明らかなように、後から書き加えられたものである。」などと主張する（原告ら準備書面34・9ページ）。しかしながら、当該箇所（乙第7号証の2・6ページ）を見ても、「平地を」という文言が有るかないかで文章の意味が変わってしまうということではなく、同議事録がねつ造されたかのような原告の主張には全く理由がない。

イ 昭和39年決定が最初に変更された昭和45年変更は、「踏切の閉鎖に伴う付け替え道の幅員を、従来は5メートルとしていたものを、歩道付きの側道とするために、7.5メートルに変更しようとする内容のもの」（乙第8号証4枚目）であるから、本件事業区間を含む喜多見駅から代々木八幡駅付近までの構造については、昭和39年決定の内容と同じである。その昭和45年変更の計画書（乙第10号証の1）の中で、本件事業区間を含む喜多見駅から代々木八幡駅付近までの構造について、嵩上式、地表式及び掘割式と記載されているのであるから（乙第10号証の1の「東京都市計画都市高速鉄道」「1.線路区分」の表の名称欄「第9号線」の「ただし」の部分に対応する各構造欄の記載）、昭和39年決定においても同様であったといえる。

ウ 昭和60年変更の際の東京都市計画地方審議会の議事録（乙第11号証）の中にも、昭和39年の都市計画決定は、「一部区間を除き嵩上式、

つまり高架方式ですが、これで都市計画がすでになされているものです。」(同号証1ページ)と説明されている。

(3) 昭和39年決定は、構造形式のみならず、既設線を含む複々線化を定めたものである。

ア 昭和39年決定の際の東京都市計画地方審議会の議事録(乙第7号証の2)中において、9号線都市計画は、「平面鉄道の補強並びに踏切除去という見地から、既設の平面鉄道を必要に応じて複々線高架化をはかるため、鉄道高架化公団のような特殊の法人を設ける必要があるという議が強まって」いたことを背景としての決定であること(乙7号証の2・3枚目)、「極力複々線にいたします際に、平面踏切をなくしたいという構想で」あること(乙第7号証の2・4枚目)が説明されている。

イ 昭和44年12月19日、小田急電鉄が運輸大臣に対して提出した小田原線代々木上原・喜多見両停車場間工事方法変更認可申請書(乙第31号証)においても、「本区間の複々線については、東京都市高速鉄道網第9号線として、都市計画決定しております。」と記載されている。

ウ 小田急連続立体交差事業調査報告書においても、「本調査対象区間は、次項図に示すように昭和39年12月に東京都市計画都市高速鉄道9号線の一部として、立体化(構造形式一嵩上式、一部地表式)及び複々線化が都市計画決定されている。」(乙第6号証1ページ)と記載されている。

2 昭和45年変更

(1) 東京都が行った昭和45年の変更は、被告国準備書面(1)第2の1(2)(3ページ)において述べたとおりであり、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。

(2) なお、昭和45年変更は、現行法に基づく初めての変更であり、現行法により、都市計画を変更したときは、総括図、計画図及び計画書を縦覧に供する必要があるところ(法21条2項、20条1項、14条1項)、計画図

(乙第10号証の2)によれば、都市計画区域は既設線の幅を超えて、建物等が建っているところにまで及んでいることが看取されるから、昭和45年変更後の9号線都市計画も既設線を含む複々線を内容としていることは明らかである。

- (3) 原告らは、乙第10号証の1の表の摘要欄に、「複々線」ではなく「複線」と記載されているとし、9号線都市計画が、既設線部分を含まない計画であると主張するようである(原告ら準備書面34・12及び13ページ)。

計画書は、都市計画の内容を表ないし文章によって説明する文書であり、その内容は、法及び令の規定により都市計画に定めるべき事項のほか、当該都市計画を定めた理由を附記するものとされているところ(都市計画法施行規則9条3項)、都市高速鉄道の複線、複々線といった事項は、都市計画上、都市計画の内容として定めることとなっている都市施設の種類、名称、位置、区域及び構造とは異なる概念であるから、上記摘要欄は、必要的な記載事項ではなく参考事項を記載したものというべきである。したがって、乙第10号証の1の「摘要」欄に「複々線」と記載されていないからといって、9号線都市計画に既設線部分を含まないという根拠とはならない。

3 昭和60年変更

- (1) 東京都が行った昭和60年変更は、被告国準備書面(1)第2の1(3)(3及び4ページ)において述べたとおりであり、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。
- (2) 昭和60年変更後の9号線都市計画も既設線を含む複々線を内容としていることは、同変更時の計画図(乙第13号証の2)に表示された都市計画区域が、既設線の幅を超えて、建物等が建っているところにまで及んでいることが看取されることから明らかである。
- (3) なお、原告らは、昭和60年変更と昭和45年変更を対比して、計画書(乙第13号証の1)の線路部分を表示する一覧表中の「備考欄」に「線路

数2 ただし喜多見～代々木上原4」との記載がされ、昭和60年変更決定においてかかる都市計画決定をする必要があった旨主張するが（原告ら準備書面3.4・13及び14ページ）、その主張は、昭和45年変更が既設線を計画に含めていないという前提に基づく主張であるところ、その前提は上記(2)のとおり誤りであるから、前提を欠き、失当である。

4 平成2年変更

(1) 東京都が行った平成2年変更は、被告国準備書面(1)第2の1(4)（4ページ）において述べたとおりであり、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。

(2) 平成2年変更後の9号線都市計画も既設線を含む複々線を内容としていることは、同変更時の計画図（乙第16号証の2）に「既定計画線」（凡例）として表示された都市計画区域が、既設線を超えて、建物等が建っているところにまで及んでいることが看取されることから明らかである。

5 平成5年変更

(1) 東京都が行った平成5年変更は、被告国準備書面(1)第2の1(5)（4及び5ページ）において述べたとおりであり、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。

(2) 平成5年変更後の9号線都市計画も既設線を含む複々線を内容としていることは、同変更時の計画図（乙第19号証の2）に「既定計画線」（凡例）として表示された都市計画区域が、既設線を超えて、建物等が建っているところにまで及んでいることが看取されることから明らかである。

6 平成15年変更

(1) 東京都が行った平成15年変更は、被告国準備書面(1)第2の1(6)（5及び6ページ）において述べたとおりである。

(2) 平成15年変更後の9号線都市計画も既設線を含む複々線を内容としていることは、同変更時の計画図（乙第22号証の2）に「既定計画線どおり」

(凡例) と表示された都市計画区域が、既設線を超えて、建物等が建っているところにまで及んでいることが看取されることから明らかである。

7 9号線都市計画のうち本件事業区間に対応する部分について

9号線都市計画のうち本件事業区間に対応する部分についてみると、複々線部分も既設線部分も含めて、その構造形式を嵩上式及び地表式と定めたのは、昭和39年決定である。昭和45年変更、昭和60年変更、平成2年変更、平成5年変更は、昭和39年決定で定めた構造形式を変更するものではなかった。

平成15年変更は、既定の9号線都市計画を次の3点で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、一部区間の変更を行う、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。

以上のとおりであって、9号線都市計画のうち本件事業区間に対応する部分の構造形式を地表式・嵩上式に決定したのは昭和39年決定であり、本件事業区間の構造形式を地下式に変更したのは、平成15年変更である。

8 まとめ

以上のとおり、被告らが行った昭和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年変更が、適法かつ有効な都市計画であることは明らかである。