

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 (11)

平成23年9月22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



大 口 紋



佐 藤 昌



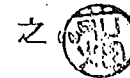
前 畑 聡



堤 洋



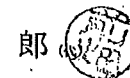
角 野 浩

















近 藤



酒 井 達



清	水	大	貴	
中	村	英	夫	
新	屋	千	樹	
角	田	陽	介	
米	山	慎	二	
本	橋	浩	行	
山	田	大	輔	
北	間	美	穗	
有	馬	正	吾	
小	林	雄	一	
山	岸		孝	
高	木		暁	
中	西	賢	也	
渡	邊		稔	
高	橋		勉	

被告国は、原告らの平成23年6月28日付け準備書面35（以下「原告ら準備書面35」という。）第2（10ないし14ページ）に対して反論をするとともに、被告提出の書証のうち、乙第5号証の2及び同第7号証の2についての説明を行う。

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 原告ら準備書面35に対する反論

1 原告らの主張の要旨

被告国の平成23年4月14日付け準備書面(10)（以下「被告国準備書面(10)」という。）第2（4ないし9ページ）における主張、すなわち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、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上式と定めたのは、昭和39年決定であり、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く、平成15年変更において構造形式や区間等の変更が行われたとの主張を前提とすると、昭和39年決定による下北沢駅付近の9号線都市計画区域は、乙第22号証の2の黄色で着色された部分と青色で着色された部分とに決定されたこととなる。

他方、相被告東京都の平成19年6月25日付け準備書面(3)第1（2ないし5ページ）における主張、すなわち都市計画道路補助54号線（以下「補助54号線」という。）にかかる都市計画（以下「補助54号線都市計画」という。）のうち下北沢駅の北東側で小田急線と交差する部分については、建設大臣が旧都計法3条に基づき昭和41年に行った変更（以下「昭和41年変更（補助54号線）」という。）以降、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（補助54号線）」という。）までの間変更されていないとの主張を前提とすると、昭和41年変更（補助54号線）による補助54号線の下北沢駅付近の区域は、

丙第3号証の2の赤色着色部分を除いた部分に決定されたこととなる。

そして、昭和41年変更（補助54号線）の時点では、補助54号線は、地表を走行する小田急線と跨線橋で立体交差することとなっていたはずであるが、昭和41年変更（補助54号線）の補助54号線都市計画の区域をみると、補助54号線の側道部分が、被告国の主張する昭和39年決定による9号線都市計画と重なる部分が生じる。

このことは、昭和41年の時点で、9号線都市計画が複々線を内容としていなかったこと、すなわち昭和39年決定が複々線を内容としていなかったことを示すものである。

2 被告国の主張

(1) はじめに

原告らは、昭和39年決定のうち本件事業区間に係る部分について、複々線であることの決定がされていなかった旨主張するところ、そもそも、そのような主張は、必ずしも本件の争点とは直接の関係がないと思われるが、平成23年6月28日に行われた第21回口頭弁論期日において、裁判所から説明を求められたこともあり、以下、念のため、この点について被告国の主張を行う。

(2) 原告らの主張は、昭和39年決定が複々線化を定めたものでないとする根拠とはならないこと

ア 9号線都市計画と補助54号線都市計画との重複部分について

原告らが指摘するとおり、昭和41年変更（補助54号線）により、補助54号線の側道部分の一部が都市高速鉄道9号線の一部と同一の土地の区域において、重複して決定された状態になった。

具体的には、おおむね原告ら準備書面35の図3（12ページ）の黒色着色部分、つまり、補助54号線の側道部分と小田急線の既設線を除いた複々線として線増される部分について、同一の土地の区域において都市計

画が重複して決定された状態となった。

イ 9号線都市計画と補助5.4号線都市計画とは別個の都市計画であること
被告国準備書面(1)第4の1(2)(13ページ)において、本件鉄道事業
と別件道路事業(補助5.4号線事業及び区画街路10号線事業)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る旨述べたとおり、各事業
の前提となる都市計画である9号線都市計画と補助5.4号線都市計画とは、
法的には別個、独立した都市計画である。

そして、同一の土地の区域において、都市計画を重複して決定すること
は、必ずしも望ましいものではないが、都市計画を変更することにより調
整することが可能であり、上記のとおり各都市計画が法的に別個、独立で
あることからすると、同一の土地の区域において、都市計画が重複して決
定されたとの一事をもって、各都市計画が違法となることはないというべ
きである。

ウ 昭和41年変更(補助5.4号線)により、補助5.4号線都市計画と9号
線都市計画とが同一の土地の区域において重複して決定された理由につい
て

昭和41年変更(補助5.4号線)が、いかなる理由で9号線都市計画と
重複して決定されることとなったのかは今となっては明らかではないが、
以下の理由を考えることができる。

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(都市計画法14条1
項)、同法の委任を受けた都市計画法施行規則9条1項及び2項において、
総括図は縮尺二万五千分の一以上、計画図は縮尺二千五百分の一以上とす
るものとするなど、図書に関し明確に規定しているのに対し、旧都計法に
はそのような明確な定めがなかった。そして、昭和39年決定の縦覧図書
の計画図は3万分の1という小さな縮尺で作成されており(乙第5号証の

2。なお、後記第2の2の東京都市計画地方審議会に提出された計画図も同縮尺である。) , 当該部分について、整合を図らないで都市計画を決定した可能性は否定できない。

また、立体交差による側道は、本線と接道しなくなる宅地等を接道させるため等のものである。鉄道に係る都市計画事業が施行されず、道路計画が先行して事業化される場合も考えられ、そのような場合には、鉄道の線増部分の都市計画の区域に当たる宅地のために側道を設けることは一定の合理性が認められるから、このような観点から、重複部分の整合を図らずに昭和41年変更(補助54号線)をした可能性もある。

なお、9号線都市計画については、平成15年変更において構造形式が地下式になり、補助54号線については、平成15年変更(補助54号線)において、9号線と交差する跨線橋部分を地表式にし、丙3号証の2の赤色着色部分を計画の範囲に追加するなどし、各都市計画の重複は解消されている。

エ 9号線都市計画と補助54号線都市計画が重複している部分は都市計画全体の一部分にすぎないこと

上記アのとおり、各都市計画が重複しているのは、補助54号線の側道の一部分と9号線の線増部分であり、昭和41年変更(補助54号線)当時の補助54号線の側道部分の内、重複するのは両側併せて幅8mであり、線増部分の幅も約14m程度である。

補助54号線の本線という道路機能の重要部分については、線増部分も含めて跨線橋で9号線と交差していて都市計画が重複していないのであり、重複しているのは都市計画全体の一部分である。

オ 小括

以上のとおり、昭和39年決定と昭和41年変更(補助54号線)との間には、原告らの指摘するように、同一の土地の区域につき重複した決定

がなされているが、9号線都市計画と補助54号線都市計画は別個、独立の都市計画であること、昭和41年変更（補助54号線）がこのような決定をしたことについては合理的な理由が考え得ること、重複している部分は都市計画全体の一部分にすぎないことからみて、各計画が違法とならないのはもちろん、上記のとおり重複した決定がなされていることは、昭和39年決定が複々線化を定めたものでないとする根拠ともならないというべきである。

第2 乙第5号証の2及び同第7号証の2について

1 乙第7号証の2について

原告らは、乙第7号証の2の議事録について、「平地を」という文字が後から書き加えられたと主張するが、このような主張に全く理由がないことについては、被告準備書面(10)第2の1(2)ア(5ページ)で主張したとおりである。そして、乙第7号証の2の原本をみれば、当該文言を挿入した部分は、その色及びその質感から他の文字と同じ筆記具を用いられていることが明らかであり、経年変化によりインクの濃度が後退している度合からみて、同時期に記載されたものと認められる。

2 乙第5号証の2について

原告らは、乙第5号証の2の凡例欄に紙片が貼付されていることを理由として、同図面がねつ造されたなどと主張する。

乙第5号証の2の凡例欄が縦覧後に改ざんされたりしたものでないことについては、被告準備書面(10)第2の1(2)(4ないし6ページ)で述べたとおりであるが、以下、さらに補充する。

乙第5号証の2については、原告らの主張するように凡例欄に紙片が貼付されており、一見すると経年変化の度合いが図面に用いられている紙と一致しないようにもみえるが、これは図面に用いられた紙と貼付された紙片に用いられ

た紙の材質が異なることによるものであり、仔細に見ればいずれも相当程度の年数が経過していることがわかるのであって、図面作成と同時期に紙片が貼付されたことが推認されこそすれ、矛盾するものとは認められない。

そして、昭和39年決定の際の東京都市計画地方審議会において、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ところ（乙第7号証の2。なお、この部分については原告らも特にその記載の信用性等を争っていない。）、同審議会に提出された図面（乙第32号証の1及び2）にも乙第5号証の2と同様に凡例欄に「高架又は地平区間」と記載された紙片が貼付されており、両紙片の色等から明らかなように、両紙片は同一時期に作成貼付されたことがうかがえる。

また、乙第5号証の2及び同第32号証の2は、いずれもいわゆる青焼きと呼ばれる方法で作成されているところ、青焼きは1度に1枚ずつしか複製を作ることができないこと、両図面の大きさがいずれも縦約107.4cm、横約118.5cmと大きく、一般的な定型サイズでもないことから、図面の一部に誤記があった場合には、図面全体を作り直すよりも、該当部分に紙片を貼付した方が、経済的にも時間的にも合理的である。

そもそも、乙第5号証の2をねつ造する動機がおよそ考えられない上、仮にねつ造等をするのであれば、図面自体を差し替えてしまえばよいのであるから、紙片の貼付という方法を選択する合理性は認められない。

結局のところ、原告らは、乙第5号証の2に紙片が貼付されていることを奇貨として、具体的な根拠もなくねつ造があったなどと主張をしているにすぎないのである。

第3 まとめ

以上のとおり、原告らは、争点とは直接の関係がない点や、通常であれば証

批評価上疑義が生じない点を、殊更に問題点として主張しているにすぎず、必要な主張は既に尽きているものというほかない。