

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 (12)

平成24年3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



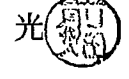
堤 洋



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	穂
今	井	弘	幸
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12月13日付け準備書面42（以下「原告ら準備書面42」という。）第2の2（7ないし11ページ）について、反論する。

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 原告らの主張

原告ら準備書面42第2の2における原告らの主張は、要旨以下のとおりである。

東京都が、平成15年変更（補助54号線）をした際の都市計画図（丙第3号証の2は別件道路事業に該当する部分を抜粋したものである。以下「補助54号線計画図（平成15年）」という。）と、平成元年に作成された小田急線連続立体交差事業調査報告書（乙第6号証）中の「補助54号踏切単独立体交差計画図」の平面図（同283ページ）とでは、補助54号線の世田谷区北沢2丁目側に存在する道路幅が40mとなっている部分（以下「西側サークル部分」という。）の位置が異なっている。具体的には、「補助54号踏切単独立体交差計画図」における西側サークル部分の位置は、補助54号線計画図（平成15年）におけるものより、西側、すなわち9号線から離れたところにある。そして、平成15年変更（補助54号線）では、西側サークル部分の位置は変更されていないから、補助54号線計画図（平成15年）における西側サークル部分の位置は、昭和41年変更（補助54号線）において決定された西側サークル部分の位置と同じである。

この西側サークル部分の位置の変更は、昭和41年変更（補助54号線）では補助54号線が複線の線路を跨線橋でまたぐことを前提としていたが、その後、9号線が複々線となったために、西側サークル部分の位置を西側にずらす必要があったことを示す。

したがって、昭和41年変更（補助54号線）の時点では9号線都市計画は

複々線ではなかった，すなわち昭和39年決定は複々線を内容としていなかった。

(なお，原告ら準備書面42第2の2エ(9ページ)の末行に「(なお，図4と比較しやすいように乙6の図の上下を逆転させている)」との記載があるが，同記載の上部の図(図5)の天地は乙第6号証の283ページ「補助54号踏切単独立体交差計画図」と同じ向きである。)

第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，このような主張は，必ずしも本件の争点とは直接の関係がないことについては，従前から述べておりである(被告国の平成23年9月22日付け準備書面(11)(以下「被告国準備書面(11)」という。)第1の2(1)・4ページ参照)。

2 原告らの主張に理由がないこと

(1) 9号線都市計画と補助54号線都市計画とは別個の都市計画であることについて

既に述べたとおり，9号線都市計画と補助54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。(被告準備書面(11)第1の2(2)イ・5ページ)にもかかわらず，補助54号線都市計画をもって，9号線都市計画に係る原告の主張の正当性を根拠付けようとする原告の論理は，そもそもその前提において誤っている。

(2) 「補助54号線踏切単独立体交差計画図」について

「補助54号踏切単独立体交差計画図」は，9号線都市計画事業の施行者である東京都が平成元年に作成した「小田急線連続立体交差事業調査報告書」(乙第6号証)の一部である。

連続立体交差事業調査とは、連続立体交差事業の必要性が比較的高く、かつ事業の採択基準に合致する事業計画箇所について、その都市における都市計画の総合的検討を行いつつ、事業の緊急性を検討するとともに、都市計画決定に必要な概略の事業計画を作成するために実施する調査をいう（乙第3号証157ページ）。

そして、連続立体交差事業調査の実施要領（調査要綱。乙第3号証158ないし182ページ）において、連続立体交差事業調査の調査主体に対して、調査の進め方、調査内容の項目等が示されているところ、調査要綱の「鉄道・側道等の設計（5-3）」の「設計（5-3-3）」の「(1)基本設計」の項において、「鉄道施設の基本設計では、連続立体交差化する区間、経済的かつ合理的な線形、施行方法（仮線方式、別線方式、直上方式等）、概ねの構造形式を比較検討するものとし、事前検討を行った上で周辺の関連事業計画等と調和のとれた比較案を数案作成し、比較評価を行うものとする。その際、次の点に十分留意すること。なお、単独立体交差による場合についても設計を行い、連続立体交差事業との比較が明確に把握できるようにしておくこととする（以下略）」と規定されている（乙第3号証163及び164ページ。なお、乙第3号証は平成4年に作成されたものであるが、従前の手引きの改訂版であり、平成元年時点における調査要綱にも同じ規定が存在した。）。

「補助54号踏切単独立体交差計画図」は、この規定にのっとり作成されたものであって、調査主体である東京都が、上記のとおり、最適な踏切除却のための「概ねの構造形式を比較検討する」ために作成したいわば概略図にすぎないのであって、個々の都市計画の内容を詳細に表示し、これによって都市計画規制の及ぶ区域を明確にするための図面である計画図（都計法14条1項）とはその目的及び精度を異にするものである。

したがって、いわば概略図である「補助54号線踏切単独立体交差計画図」

における西側サークル部分の位置の差異を根拠として、計画図によって表示される都市計画の内容を論ずること自体が相当でない。

3 小括

以上のおり、原告らの主張は、その根拠とする資料が必ずしも適切なものでないこと、また、別個の都市計画の内容を根拠として、昭和39年決定が複雑線化を定めたものではないとするものであって、理由がない。

第3 結論

以上のおり、原告らは、必ずしも争点とは直接の関係がなく、かつ、理由のない主張を繰り返しているのであり、もはや原告らの主張は尽きているものというほかない。