

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 (16)

平成25年6月13日

東京地方裁判所民事第2部 御中

被告国指定代理人

大 口 紋



和 田 将



佐 藤 昌



梅 田



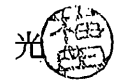
高 藤 喜



宮 沢 正







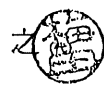
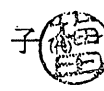









近 藤



村 田 智



| | | | |
|---|-----|---|---|
| 清 | 水 | 大 | 貴  |
| 菊 | 池 | 雅 | 彦  |
| 奥 | 田 | 謁 | 夫  |
| 小 | 路 | 剛 | 志  |
| 望 | 月 | 雅 | 彦  |
| 栗 | 田 | 隆 | 宏  |
| 太 | 田 | 裕 | 之  |
| 宜 | 保 | 佳 | 子  |
| 瀧 | ヶ 崎 | 由 | 一  |
| 小 | 林 | 雄 | 一  |
| 中 | 山 | 浩 | 浩  |
| 河 | 津 | 脩 | 兵  |
| 能 | 勢 | 和 | 彦  |
| 井 | 手 | 統 | 一  |
| 久 | 保 | 智 | 史  |

被告国は、本準備書面において、原告らの平成25年3月14日付け準備書面47（以下「原告ら準備書面47」という。）における原告らの主張に対し、必要と認める範囲で反論する（原告らの同日付け準備書面48に対する反論は、原告らの「詳論」（同書面5ページ）を待って、追って行う。）。

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 本件鉄道事業の施行期間が適切でないとの原告らの主張は理由がないこと

1 原告らの主張の要旨

原告らは、都市計画事業の事業施行期間が、事業地内の不動産に権利を有する者の財産権を制限する期間であり、事業地の周辺地域に居住する住民の健康又は生活環境に影響を及ぼす期間となることから、「事業施行期間の適切性は、厳格な審査基準に基づき審査されるべきである。」とした上、東京都が本件鉄道事業の施行期間が平成15年度から平成30年度までの15年間を必要とする旨発表したことに対して、本件鉄道事業の事業施行期間は、当初は平成16年3月23日から平成26年3月31日までの10年間とされていたのであり、その後もこの施行期間は、延長されているのであるから、関東地方整備局長は本件鉄道事業の施行期間について合理的判断をしておらず、その施行期間は不適切であるから、本件鉄道事業認可は法61条に反し違法であるなどと主張する（原告ら準備書面47第2・4ないし7ページ）。

2 被告の反論

(1) 事業施行期間の適切性は厳格な基準により審査されるべきとの原告の主張は理由がないこと

被告国準備書面(1)第3の4(1)・9ないし11ページで述べたとおり、事業施行期間は、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総合考慮し、政策的、技術的、専門的判断に基づき事業の完了見込みという将来を予測して定められる事項である上、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捉えていると解されることや、法61条1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からすれば、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委ねられているというべきであり、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べきである。この点、最高裁平成18年判決の原審である東京高等裁判所平成15年12月18日判決（民集59巻10号2758ページ）も、事業施行期間の適切性の判断に関する行政庁の広範な裁量権を是認し、厳格な審査基準に基づき司法審査されるべきとの本件と同様の原告らの主張を排斥しているところである。

したがって、事業施行期間の適切性は厳格な基準により審査されるべきとの原告らの主張は理由がない。

(2) 本件鉄道事業の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に裁量権の範囲の逸脱・濫用はないこと

ア 被告国準備書面(1)第3の4(2)・11ページで述べたとおり、本件鉄道事業において、申請者である東京都は、事業施行期間を平成26年3月31日までとして認可申請をしたものであるところ、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って、本件鉄道事業の事業施行期間は、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。

その他本件において、関東地方整備局長が、本件鉄道事業の事業施行期間を適切であると判断して事業認可を行ったことについて、その裁量権の範囲の逸脱・濫用などの事情は何ら認められない。

イ この点原告らは、上記1のとおり東京都が本件鉄道事業の施行期間が平成15年度から平成30年度までとなる予定であると発表したことや、当初の施行期間が延長、再延長されたことなどに依拠して、当初は平成16年3月23日から平成26年3月31日までの10年間とされていた本件鉄道事業の事業施行期間は適切ではないなどと主張する。

確かに、東京都は、平成24年12月27日、事業施行期間を平成16年3月23日から平成31年3月31日までとする事業計画変更認可の申請をし（乙第49号証）、関東地方整備局長は、平成25年3月6日、都市計画法63条1項に基づき、上記事業計画の変更を認可した（同月25日に告示。乙第50及び第51号証）。

しかし、東京都が事業施行期間の延長を求めたのは、本件鉄道事業に必要な用地を取得するのに当初の予定より期間を要したこと、事業地の周辺住民からの要望により騒音対策を講じる必要が生じたこと、下北沢駅における京王井の頭線交差部における行程の見直し期間を要したことなど（乙第52号証）、本件鉄道事業認可後に生じた事由により当初の事業施行期間内に工事を完了することができなくなったためである。関東地方整備局長は、上記事情を踏まえ、設計、鉄道工事、関連工事に要すると見込まれ

る相当な期間を考慮した上で、本件鉄道事業に係る事業施行期間を平成31年3月31日までとする事業変更の申請を認可したのである。

したがって、本件鉄道事業の事業施行期間が、当初東京都が公表された期間とは異なるものであったり、その後変更されたことをもって、関東地方整備局長が本件鉄道事業の事業施行期間について合理的な判断をしていないなどということとはできず、原告らの上記主張は失当である。

ウ なお、原告らは、東京都が、関東地方整備局長の認可や告示に先立ち、本件鉄道事業の事業施行期間の延長を公表したことは法の定める手続を無視するものであり、事業施行期間が合理性を欠くことを裏付ける事情となるなどとも主張するが（原告ら準備書面47第2の4・6及び7ページ）、東京都は、施行期間が平成30年度までとなることを公表した際、それが飽くまで「予定」であることを明記していたものであり、そのような公報活動それ自体は何ら法に反するものではないし、直ちに事業施行期間の不合理性・不適切性を基礎付ける事情になるものでもないから、原告らの上記主張は失当である。

第2 本件鉄道事業の事業地の範囲が都市計画に適合しないとの原告らの主張に理由がないこと

1 原告らの主張

原告らは、事業認可における事業地の範囲の表示は、実際に事業が行われる範囲と一致させる必要があるなどとした上、本件鉄道事業の事業地表示図の事業地の範囲は、9号都市計画の計画図の事業地の範囲の約2分の1に相当する部分にすぎず、また、上記約2分の1に相当する部分以外においても9号都市計画の計画図の事業地の範囲全体で実際に工事が行われていることから、本件鉄道事業は、都市計画と適合しているとはいえず、本件鉄道事業認可は法61条1号に反し違法であると主張する（原告ら準備書面47第3・7ないし9ペ

ージ)。

2. 被告の反論

- (1) 上記原告らの主張に対する被告国の反論は、既に被告国準備書面(1)第4の2(2)ア(16ないし20ページ)で述べたとおりであり、その要点を述べると以下のとおりである。

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、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。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。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。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。

以上のとおり、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、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。

- (2) なお、原告らは、本件事業地表示図の黄色で着色された部分のみが事業地であるとの理解のもとに、事業地の範囲と実際に工事が行われている範囲が異なっている旨主張するようであるが、法にいう「事業地」とは、都市計画

事業認可の告示により、収用権又は使用権の発生（法69条以下）等の法的効果が及ぶ土地のことであり、実際の工事が行われる土地とは別個の概念であるから、実際の工事を行う土地を「事業地」に含めなければならないとする原告らの主張は、この意味においても前提に誤りがある。

以 上